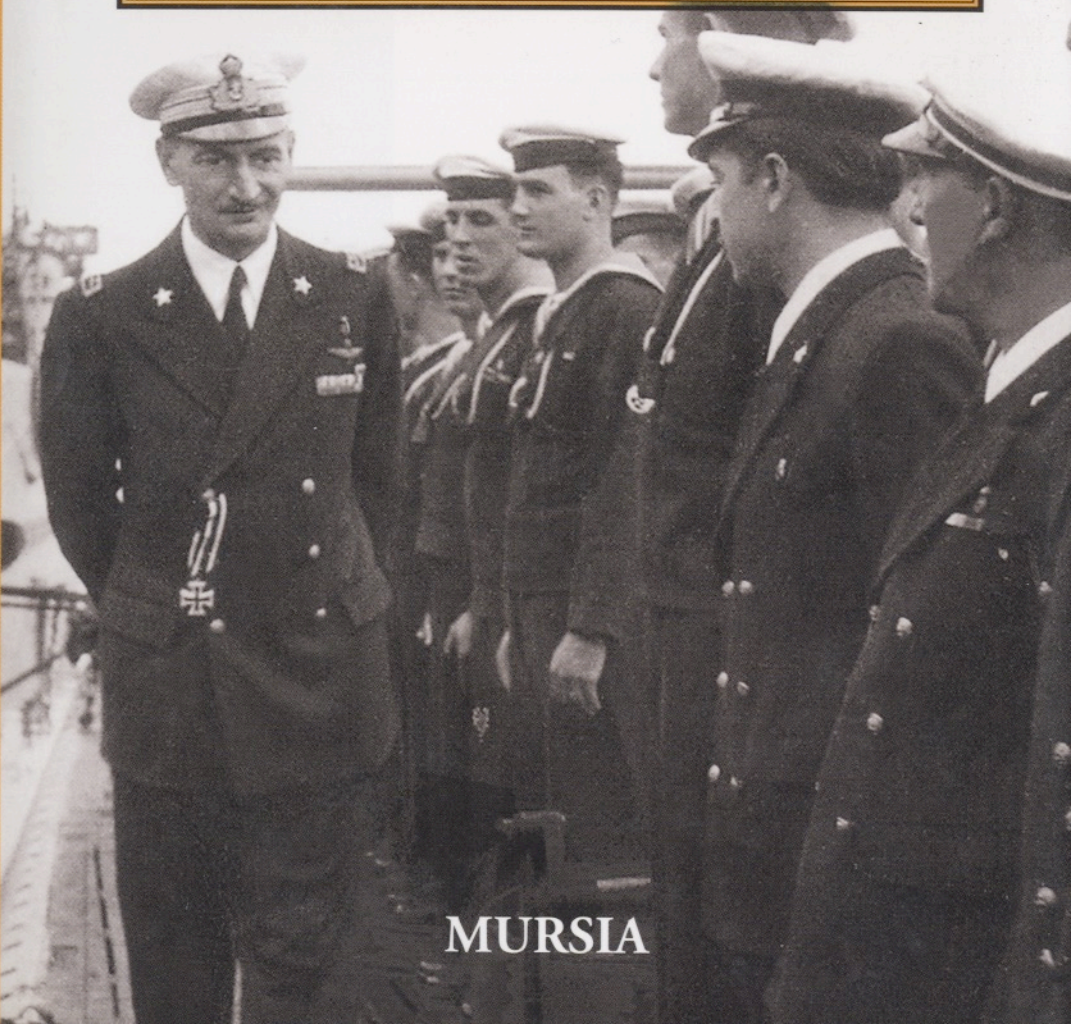


ENRICO GURIOLI

LONGANESI CATTANI
IL MIGLIOR COMANDANTE
FRA I COMANDANTI MIGLIORI



MURSIA



Enrico Gurioli

LONGANESI CATTANI

**Il miglior comandante
fra i comandanti migliori**

MURSIA

Copertina: Omar Carano

Per le illustrazioni di cui, nonostante le ricerche eseguite, non è stato possibile rintracciare gli aventi diritto, l'Editore si dichiara pienamente disponibile ad adempiere ai propri doveri.

Il nostro indirizzo Internet è: <http://www.mursia.com>

© Copyright 2008 Ugo Mursia Editore S.p.A.

Tutti i diritti riservati - *Printed in Italy*

5761/AC - Ugo Mursia Editore S.p.A. - Milano

Stampato da Genesi Gruppo Editoriale - Città di Castello (Perugia)

Anno
11 10 09 08

Ristampa
1 2 3 4

PRESENTAZIONE

Considero un privilegio presentare questo volume sull'ammiraglio Longanesi Cattani, per diverse ragioni.

Innanzitutto, la richiesta mi è giunta da un giornalista che stimo molto. Enrico Gurioli lo conosco da tempo e so con quanto rigore ed equilibrio affronti anche i temi più impegnativi, quali quelli di una storia ancora ricca di pagine da approfondire. Con la sua opera rende giusto merito al comandante di sommergibili Luigi Longanesi Cattani, diventato poi, nel dopoguerra, ammiraglio di squadra della Marina Militare.

In secondo luogo, esistono dei collegamenti di famiglia che mi hanno sempre fatto considerare la figura dell'ammiraglio non solo dal lato professionale ma anche da quello più personale. Mio suocero, Carantonio De Grossi Mazzorin, fu suo compagno di corso, suo amico e suo testimone di nozze. A sua volta scrittore e storico, amava narrare la storia vissuta, da lui e dai suoi colleghi, tutti in prima linea in quegli anni di

guerra, e spesso evocava la figura di Longanesi Cattani, celebrandone il rigore morale e la trasparenza intellettuale, il grande senso dell'onore e del dovere.

Inoltre, io stesso ebbi la fortuna d'incontrare molte volte l'ammiraglio, fin dal mio ingresso al "Moro-sini", quando era comandante della Marina di Venezia. Sia pure nella distanza generazionale che ci separava, rimasi fortemente colpito da quel marinaio, nato in terra di Romagna, dove riconosco le mie origini materne.

C'è, poi, una ragione più propriamente oggettiva, scritta nella storia di un uomo di cui la Marina va fiera, che ci ha lasciato una testimonianza che ancora oggi, a cento anni dalla nascita, a diciassette dalla scomparsa, mantiene tutto il suo valore.

La sua vita è stata contrassegnata da un tratto più forte di ogni altra propensione, il senso del servizio. Nel rispetto di una totale adesione ai valori più nobili della professione, era convinto della sacralità della propria missione, vissuta con intensità partecipativa e anteposta a ogni personale interesse. L'istituzione al di sopra di ogni cosa. Più volte lo sentii sostenere la superiorità della professione militare, in quanto servizio reso alla comunità, rispetto alla professione libera. Ai giovani consigliava la professione militare e stimolava motivazioni professionali alte, quelle che ho fatto mie, come tanti giovani ufficiali di Marina degli anni Sessanta e Settanta che ebbero la fortuna di conoscerlo.

Fu interprete appassionato della professione di marinaio, ove la missione si coniuga con l'azione, il dovere con l'ardimento.

La forza della Marina risiede soprattutto nei propri valori, espressione dell'identità della propria gente. Alcuni marinai quei valori li esaltano, sino a diventare i riferimenti, i simboli di uno spirito di aggregazione che non ha eguali, su una nave o in una squadra di incursori. L'ammiraglio Longanesi Cattani fu uno di quelli. Tuttavia, mai ripiegato su se stesso, sulle proprie certezze valoriali, ma sempre pronto all'azione e capace di guardare avanti.

Allo stesso tempo sostenitore e custode dello stile e della storia della Forza Armata e innovatore delle tecniche e delle tattiche delle operazioni sul mare, come deve essere un ufficiale di una Marina salda nelle proprie antiche e gloriose tradizioni ma, al tempo stesso, moderna, dinamica, sempre al passo con i tempi e in grado di rinnovarsi. I suoi studi sul lancio dei siluri dagli aerei, le sue sperimentazioni dell'impiego dei mezzi subacquei in climi monsonici, la sua azione programmatica nell'allestimento del sommergibile *Murena* per il trasporto di mezzi d'assalto, le prove con i mezzi stessi, furono dimostrazione di efficace valorizzazione delle sue capacità ed esperienze in tutti i settori, sulle unità di superficie, su quelle subacquee, sugli idrovolanti.

Naturalmente è stato, soprattutto, un grande sommergibilista. Uno dei maggiori interpreti dell'epopea di Betasom. Il distintivo dei sommergibilisti rappresenta un delfino contenuto in un cerchio dorato. Su quel distintivo gli "atlantici" avevano sovrapposto una "A" in smalto rosso, contrassegno di una forte specificità. Era già sorprendente che i no-

stri sommergibili si spingessero oltre Gibilterra, ritenuta una barriera inviolabile alle nostre forze. In oceano si affrontavano le difficoltà nautiche prima ancora che quelle militari, che, per essere superate, richiedevano perizia, coraggio, determinazione.

Seppe portare agguati in zone lontane dalla base, sulle rotte Europa-Sudamerica, per esercitare l'interdizione dei traffici avversari laddove gli effetti dell'azione potessero avere maggiore valenza. Tante tonnellate di unità affondate, le decorazioni italiane e quelle tedesche a simboleggiare il rispetto dell'intero mondo sommergibilistico.

In quella guerra, in cui guadagnò meriti eccezionali, non smarrì il filo dei suoi ideali. Mantenne la sua straordinaria coerenza alla lealtà verso le istituzioni, alla dedizione vissuta tutti i giorni e testimoniata nell'azione. Dopo il conflitto, con la profonda consapevolezza di svolgere una funzione fondamentale per la Patria, mise il suo impegno professionale al servizio della rinascita della Nazione intera e della Marina.

La Marina lo riconosce fra i suoi figli più grandi, i protagonisti del ricco patrimonio di professionalità e di umanità che ne costituisce il più prezioso retaggio, mentre ciascuno di noi, i marinai di oggi, guarda a Lui con orgoglio e rispetto profondi per la lezione di professionalità e di vita che ci ha lasciato.

Capo di Stato Maggiore della Marina Militare
Ammiraglio di Squadra
PAOLO LA ROSA

PREFAZIONI

L'ammiraglio «von Kiorben»

«Il migliore fra i migliori comandanti di sommergibile italiani.» Così ha scritto, in una dedica al tenente di vascello Luigi Longanesi Cattani, l'ammiraglio Karl Dönitz, all'epoca della Seconda guerra mondiale. Comandante e responsabile della guerra sottomarina condotta dalla flotta italo-tedesca negli oceani, un uomo e un marinaio di grande caratura, rispettato e ammirato perfino dai nemici. Basterebbero queste parole per compendiare questa figura di soldato, di marinaio, di ufficiale e di sommergibilista, che altro si potrebbe aggiungere? Ma a cento anni dalla sua nascita si è sentita la necessità, direi soprattutto spirituale, di presentare la figura completa al giudizio di chi non l'ha mai conosciuto o l'ha fatto episodicamente. Io invece ho avuto la sorte di godere della sua stima e della sua amicizia, se il termine non appare irriverente applicato a due uomini separati da circa quarant'anni di età e da un divario incolmabile

di grado militare. Ma così è stato per uno di quegli strani e imperscrutabili disegni del destino che intrecciano occasioni, organizzano incontri e colloqui, fanno scambiare lettere ma soprattutto fanno sentire due mentalità e due intelligenze andare all'unisono. Posso solo dire che sono stato sommergibilista nella Marina Militare italiana come lui, ho comandato «battelli» come lui, perché avevo dinanzi a me e dentro di me la storia eroica della componente subacquea italiana, di cui Longanesi Cattani (che tutti noi, dall'ammiraglio comandante Maricosom al più giovane guardiamarina chiamavamo affettuosamente, «von Kiorben», per la sua testa rasata a zero ma anche per il suo piglio e l'austerità del suo parlare, mitigata da una cordialità e da una signorilità davvero rare, soprattutto verso i giovani che, pertanto, lo adoravamo) è stato parte esemplare.

E ora, che sono a capo dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia, mi compete ricordare a tutti il suo grande impegno e la dedizione appassionata che egli profuse, dopo aver lasciato il servizio attivo in un'età ancor giovane, come accade ancor oggi a tutti noi, al servizio dei «suoi» marinai riuniti nella nostra Associazione. Fu l'esempio vivente di quell'etica dei valori che, pronunciata troppe volte nei discorsi, può apparire demodé e retorica ma riferita invece all'impegno nella vita, al dovere quotidiano, al concreto amore per la propria Patria, come egli indicò sempre, rende perfetta ragione della sua essenza. Nell'Associazione egli pensò si potesse ancora servire la Marina, considerandola davvero, e non a chiacchiere, esattamente come la propria famiglia, nulla di meno e nulla di più: un bell'esempio di semplicità e

di coerenza, facile da capire ed entusiasmante da seguire. L'ammiraglio Longanesi Cattani è stato un grande Presidente di Gruppo ANMI, carismatico ed entusiasta, aggregatore nato di uomini e leader naturale, capace di indicare ancora una volta ai suoi la missione da compiere e ottenendo la loro adesione entusiastica perché sempre e comunque alla loro testa, in ogni circostanza, nel bene e nelle avversità, dimostrando che esiste e può esistere un associazionismo che non è fatto solo di nostalgia ma vive di spirito di servizio, di unità di animi e di intenti alla difesa dei valori costituenti il nostro credo e alla elevazione morale e spirituale soprattutto delle nuove generazioni.

Tutti i marinai d'Italia, e i sommergibilisti in particolare, che lo hanno stimato, ammirato e amato in vita lo ricordano oggi commossi e riverenti, «né sanno quando una simile orma di piè mortale la sua cruenta polvere a calpestar verrà», direbbe forse anche per lui un poeta che non si studia più neppure al liceo.

Con me, essi ringraziano coloro che ne hanno voluto con questa pregevole opera letteraria ricordare la vita avventurosa, onorare la figura e tramandare le gesta, eroiche e quotidiane, ai posteri. Lo meritava.

Roma, agosto 2008

PAOLO PAGNOTTELLA

Ammiraglio di Squadra (a)
Presidente Nazionale dell'A.N.M.I.

Il nostro ammiraglio

Da alcuni anni il Gruppo di Lugo dell'Associazione Marinai d'Italia aveva in animo di promuovere un libro sull'ammiraglio Longanesi Cattani, suo Presidente Onorario fino alla scomparsa avvenuta nel 1991.

L'occasione si è presentata nel centenario della nascita, e grazie alla disponibilità e alla professionalità dell'autore di mare Enrico Gurioli, nonché alla sensibilità della Banca di Romagna che ha fornito il contributo determinante, l'opera è stata degnamente realizzata.

Ritengo fosse doveroso favorire questa iniziativa dei marinai di Lugo per il loro storico Presidente; infatti il Gruppo coniuga lo scopo istituzionale di perpetuare la memoria dei marinai che a qualunque livello, dal più umile al più elevato, si sono distinti nel servizio, con il radicamento a quelle Terre di Romagna che hanno segnato i tratti del carattere di Longanesi Cattani, luoghi con cui il "nostro" ammiraglio

ha sempre mantenuto uno stretto legame e in cui è tornato negli ultimi anni di vita.

Il racconto del libro sul sommergibilista Longanesi Cattani si riferisce a un periodo storico ben preciso, terribile per il mondo intero e il sangue versato in quell'orrendo massacro, sia per tutti un monito.

Ai marinai che "dormono" il sonno dei coraggiosi in fondo al mare, vada il nostro "saluto alla voce".

A tutti gli uomini di buona volontà consegniamo l'esempio e i valori dei nostri eroi.

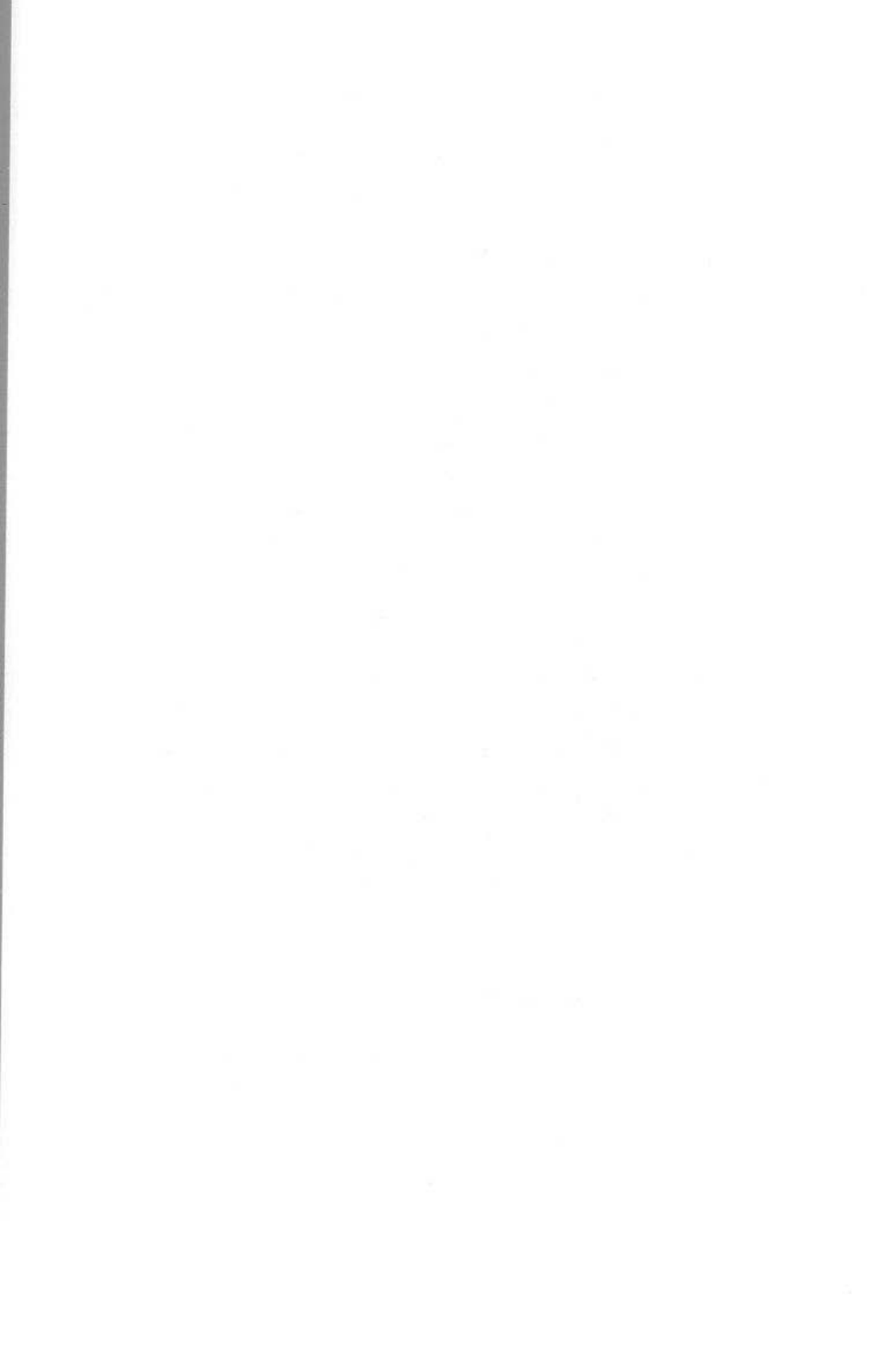
In un mondo sempre più caratterizzato dallo sviluppo tecnologico, dalla marcata accelerazione dei processi produttivi e dalla globalizzazione dei mercati, non dobbiamo perdere i riferimenti alla nostra storia, alla nostra cultura e al nostro passato.

Rivalutando anche la conoscenza degli uomini di mare.

Alle future generazioni non dobbiamo solo fornire mezzi e formazione scientifica, ma dobbiamo trasmettere valori. Questo è possibile anche attraverso il recupero alla memoria storica di figure esemplari come quella di Luigi Angelo Longanesi Cattani di cui, grazie a quest'opera, non beneficerà solo chi, come me, ha avuto l'onore di conoscerlo, ma anche tutti coloro che si dedicheranno all'attenta lettura di questo racconto storico scritto da Enrico Gurioli con talento e con passione.

AVV. ANGELO BARTOLOTTI

Presidente On. Gruppo A.N.M.I. di Lugo
Consigliere Nazionale A.N.M.I. per l'Emilia-Romagna



INTRODUZIONE

L'8 settembre 1943 ha rappresentato per molte generazioni di italiani una data da rimuovere oppure da giustificare, meglio ancora da capire. Ciò che è avvenuto in Italia in quei giorni del conflitto mondiale è stato ormai consegnato alla storia dell'intera umanità, anche se coloro che, come me, sono arrivati su questo pianeta, come si suol dire, a cose fatte, conoscono di quel periodo ciò che la tradizione orale dei familiari, la letteratura e la storia ha loro tramandato. Io non sfuggo a questa regola essendo nato cinque anni dopo e con me non sfuggono tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione di questo libro. Sono tutti miei coetanei i quali – inconsapevolmente tirati in ballo da me – hanno partecipato in quello che vorrei definire un tentativo di rilettura di un periodo storico della guerra attraverso le gesta di un gentiluomo sommergibilista, monarchico convinto, che arriva all'8 settembre mentre sta mettendo a punto un piano per un possibile attacco a Gibilterra e poi a New York con un sommergibile di

nuova concezione, il *Murena*, partendo dalla base della X^a Flottiglia MAS di La Spezia. È superfluo sottolineare che il compito di questo ufficiale della Regia Marina e del suo equipaggio termina proprio in quei giorni, ma la sua storia è emblematica perché in fondo riguarda tutti quei marinai, in questo caso sommergibilisti, che con lealtà e coraggio hanno servito e ubbidito agli ordini del re restando fedeli a un giuramento fatto. Luigi Angelo Longanesi Cattani resta fedele alle proprie convinzioni; non è un eroe a tutti i costi, è stato una persona seria e un galantuomo. Forte di questa convinzione ho cominciato a esplorare la sua vita militare di quel periodo e mentre frugavo fra le sue carte – meglio sarebbe usare il termine *profanavo* – ho riletto, da giornalista, la storia dell'Italia nel periodo di guerra e soprattutto ho visto i miei coetanei partecipare con me alla stesura del libro. Ho preso in quel momento la decisione di entrare solo marginalmente nella vita privata di questo sommergibilista romagnolo, e mettendo indietro le lancette dell'orologio della Seconda guerra mondiale dovevo necessariamente attenermi alla cronaca di un periodo storico ben preciso e chiudere la sua avventura da sommergibilista con l'autoaffondamento del *Murena*. Quando di fatto si è chiusa.

La vita del sommergibilista Longanesi Cattani mi è diventata familiare, come se fosse stata una parte di una mia stessa storia di famiglia, diversissima da quella dei Longanesi Cattani di Bagnacavallo in provincia di Ravenna, ma che è stata la vera molla che mi ha convinto a scrivere il libro. La piccola storia è questa. Nel 2003, a Marradi, paese dell'Appennino tosco-romagnolo dove sono nato, fu sfasciato un

mobile e all'interno di un'anta, costruita con un'intelaiatura di abete e tamburata con fogli stratificati di legno, c'era scritto a lapis, con una di quelle matite da falegname smaltate di rosso che conosco bene, la seguente frase.

«Marradi 17/2/43 XXI E.F.

Marco Giacinto Gurioli fece questo armadio per Anita Gurioli Benerecetti.

Da quasi tre anni siamo in guerra contro l'Inghilterra-America-Russia. Siamo alleati con la Germania-Giappone ed altri piccoli Stati.

Per il momento non si sa chi vinca, per noi va un po' male, necessario è che finisca presto. Però speriamo di vincere, ma sarà lunga. Chi leggerà queste parole saprà dalla storia come si risolse questo immane conflitto. Abbasso la guerra. Viva la pace.

Finché ci saranno gli uomini ci saranno le guerre.

Marco Giacinto Gurioli»

Questo foglio di legno lo conservo ancora, era stato vergato dalla mano di colui che sarebbe diventato, cinque anni dopo, mio padre. Mia madre confermò di averlo conosciuto soltanto nell'immediato dopoguerra, ergo quello scritto restava per me un'eredità morale di un giovanotto di trent'anni, il quale per ragioni fisiche suppongo, non era andato in guerra ma che viveva da italiano le ansie per l'intero conflitto mondiale. C'era in quel «però speriamo di vincere» un atteggiamento che forse lo avrebbe bollato come fascista. Avrei potuto benissimo dire, in

cuor mio, che quel testo non apparteneva a mio padre poiché so che i Gurioli di tradizioni liberal-socialiste non erano mai stati fascisti, e sostenere invece che egli, da italiano laico, “tifava” per il proprio Paese. Quel testo mi fu consegnato da mia sorella Silva, la quale evidenziò, con enfasi, il valore eroico, e tremendamente attuale, della frase «Abbasso la guerra. Viva la pace» aggiungendo che era ben più pericoloso scriverlo di nascosto all'interno di un'anta di un armadio, nei giorni del 1943 in pieno conflitto mondiale, piuttosto che sui muri dell'Italia come si leggeva con l'aggiunta di “senza se e senza ma”, in quei giorni del 2003 al momento dell'inconsueto e per me prezioso ritrovamento. Aggiungeva poi, che se avessero scoperto il testo di “suo” padre, lui avrebbe rischiato la fucilazione per tradimento. Non so se le convinzioni di mia sorella sul possibile gesto eroico lasciato ai posteri da questo giovane marradese, uomo per bene e persona *fide degna*, siano da condividersi, ma il testo scatenava in me tantissime curiosità. Una al di sopra di tutte. Rileggere la storia di quel periodo del conflitto mondiale cercando di indagare sui sentimenti degli italiani, sulle loro opinioni in quel preciso momento dell'Italia, allontanando da me il più possibile il giudizio o il pregiudizio storico postumo. Nelle carte e nelle lettere di Luigi Angelo Longanesi Cattani scritte alla madre vedevo riflessi i sentimenti di un giovane trentenne partito pieno di entusiasmo per la guerra, che durante il suo percorso da sommergibilista “sperava di vincere” ma, da militare non “sapeva di perdere”. Francesco, il figlio, mi racconta: «Papà ha sempre creduto nella vittoria, o quantomeno non ha mai

espresso dubbi in merito. Anche tanti anni dopo: quando mi mostrava la foto dell'equipaggio del *Murina* scattata alla vigilia dell'8 settembre, mi diceva: "Checco, ti sembrano queste facce di marinai che pensano di perdere la guerra?».

È stata una guerra di giovani, del loro entusiasmo perduto e della loro incoscienza. Tutto questo, paradossalmente, dava un ulteriore senso compiuto a quanto letto in quell'anta di armadio e che valeva la pena di sottoporre a una rilettura della storia. Attraverso una figura di giovani che sarebbero, da sopravvissuti, diventati padri. Dovevo insomma arrivare, giorno dopo giorno seguendo il conflitto mondiale da giornalista di guerra e non da storiografo, per farmi portare dalla cronaca del sommergibilista Longanesi Cattani alla conclusione della sua attività operativa. Mi sono attenuto ai testi degli storici e per mezzo dei documenti in mio possesso ho rimesso indietro le lancette della storia cercando di rimuovere le mie opinioni su quell'immenso disastro mondiale. L'attività e le missioni del giovane ufficiale della Regia Marina erano di indubbio interesse, e soprattutto era, anzi sarebbe stato molto interessante per i cultori della materia, esplorare ulteriormente i retroscena sui preparativi dell'attacco ai porti da parte dei sommergibili italiani. Il "bombardamento" di New York con un sommergibile era un progetto già avviato dalla Xª Flottiglia MAS che avrebbe dovuto essere successivo all'attacco alla base navale inglese di Gibilterra. Il comandante scelto da Borghese e da Dönitz era proprio lui. Il romagnolo Luigi Angelo Longanesi Cattani. Apparentemente una figura minore della ricca e affascinante storia della Marina

Militare italiana definito da Dönitz «Sie waren der Beste der besten italienischen Kommandanten» (Il migliore fra i migliori comandanti di sommergibile italiani). Così ho abbandonato volentieri tutte le mie opinioni e convinzioni sui sommergibilisti, gli inglesi, gli americani, i tedeschi, i giapponesi, insomma sia sui vincitori che sui vinti, e ho cercato di inquadrare l'attività del giovane ufficiale della Regia Marina Longanesi Cattani in una guerra sui sommergibili in Atlantico per il controllo del Mediterraneo con un previsto e ulteriore attacco alla Rocca di Gibilterra da parte degli uomini della Xª Flottiglia MAS. Questo ulteriore piano di lettura, sfumato e remoto, che fa da sottofondo assieme ai conflitti del Novecento con i vari autoaffondamenti delle flotte tedesche, francesi e italiane, è stato reso particolarmente evidente durante i miei soggiorni a Malta – altra innocente isola vittima della guerra – allorquando in una conversazione a casa di Simon Mercieca, storico della Malta University, di fronte a una mia presunta giustificazione sull'inutilità dell'operazione dei marò italiani a Malta e sull'inopportuna impiccagione dell'irredentista maltese Borg Pisani, suo padre ottantenne disse in modo risoluto: «Borg Pisani ha tradito gli inglesi» mentre Simon sorridendo liquidò ogni altra osservazione così: «Enrico, avete perso la guerra. Punto e basta. Finiscila di cercare di capire in che modo è stata persa. Le guerre si vincono o si perdono. Il resto non conta». Rosette Fenech, donna maltese di grande valore, anch'essa figlia del dopoguerra mi racconta di aerei italiani che piuttosto di colpire la popolazione di Malta bombardavano il mare. Così diceva il padre e con lui lo sostengono

molti maltesi filo italiani. Per i maltesi l'8 settembre 1943 ha rappresentato la fine dell'incubo della fame, quando dal mare sono arrivati regolarmente i "convoy" con i viveri e subito dopo le navi della Regia Marina di un'Italia prostrata e avviata a una guerra civile per anni sottaciuta da una letteratura apologetica. Uno dei tanti episodi di quelle diverse interpretazioni sulla storia della Seconda guerra mondiale che ha diviso il mondo in buoni e cattivi, nazisti e comunisti, imperialisti e fascisti, rossi e neri, monarchici e repubblicani, americani e sovietici e soprattutto in vincitori e vinti i quali tutti assieme, dopo l'8 settembre in Italia hanno creato ulteriori inconsapevoli vittime. Quelli che la vulgata italiana non nomina mai. Gli afascisti. Eppure esistevano. Senza far clamore hanno subito la guerra, la sconfitta e la rinascita di un Paese martoriato. Dalla classe politica furono difesi soltanto da Lucifero Falcone che nel suo intervento in sede di Commissione Costituente aveva chiesto di dichiarare la Costituzione Italiana non antifascista, ma afascista, quasi a garantirne una neutralità ideologica. A quegli italiani afascisti che non hanno cercato di riflettersi come in uno specchio per trovare le altrui debolezze, inganni e tradimenti del Ventennio e in silenzio hanno ricostruito in pace l'Italia della Repubblica Italiana, assieme a tutte le donne e a tutti gli uomini morti in guerra va il mio omaggio, ma questo lavoro è dedicato soprattutto a quei padri uccisi che non hanno visto nascere il loro figlio per la crudeltà della guerra. C'è un monumento in marmo bianco che ha la forma di una barchetta di carta lungo la banchina del water front del Grand Harbour a La Valletta dedicato agli orfani

della guerra che sono stati forzatamente imbarcati dagli inglesi e dalle organizzazioni umanitarie per raggiungere una nuova terra: l'Australia. Hanno avuto un futuro senza padre lontano dalla terra madre, e anche questa è una storia tutta da raccontare non meno crudele di tante storie del dopoguerra. Devo confessare che ho riflettuto a lungo su come onorare la figura di un padre sconosciuto con questo libro. Ho pensato alla figlia, che non conosco, di Salvatore Todaro nata dopo la sua morte e mi sono ricordato di un'altra persona a me sconosciuta, Amedeo di Savoia Aosta, nipote dell'eroe dell'Amba Alagi unico figlio di Irene di Grecia e di Aimone di Savoia, nato a Firenze e che per quanto so, ha vissuto la figura di Longanesi Cattani come un secondo padre. Si tratta sempre di una generazione di figli nati nel dopoguerra, una generazione fortunata passata indenne per la prima volta nella storia della nazione italiana dalle barbarie di un conflitto che ha avuto dagli altri la lettura della guerra e del dopoguerra, per poi accorgersi che non sempre i fatti si erano svolti così come venivano loro raccontati. Soprattutto in mare. Ho raccolto la storia del sommergibilista Longanesi Cattani che finisce l'8 settembre così come di fatto termina la storia della Regia Marina in guerra. È una storia vera, documentata, trasformata in un racconto fino a quella data. Luigi Angelo Longanesi Cattani non l'ho mai conosciuto personalmente; forse è stato meglio così. Ho raccontato la vita di un marinaio che ha fatto lealmente il proprio dovere fino al traumatico giorno della rivelazione agli italiani dell'armistizio firmato segretamente a Cassibile con le forze alleate. Dopo l'8 settembre gli

uomini di mare italiani non portano alcuna colpa nella lotta fratricida della guerra civile. Salvo un paio d'eccezioni relative all'ammutinamento del MAS 505, allorquando nelle acque delle Bocche di Bonifacio, furono uccisi da alcuni uomini dell'equipaggio il tenente di vascello Primo Sarti, il sottotenente di vascello Carlo Sarcinelli e il capitano di fregata Marcello Pucci Boncampi e successivamente in Adriatico il tenente di vascello Giuseppe Tendi, sommergibilista in Mediterraneo e in Atlantico sul sommergibile *Barbarigo*, ucciso mentre era al comando del suo CB16 al largo di Ancona, gli uomini della Marina Militare italiana non hanno mai alzato le armi contro il popolo italiano.



LA ROCCA DI GIBILTERRA E I SUOI CANNONI DI GUARDIA ALLE NAVI

Nel contratto stipulato dagli inglesi con gli spagnoli per la cessione del terreno che sta attorno alla Rocca con le scimmie europee del Mediterraneo si legge: «Nessun permesso doveva essere dato, ai Giudei o ai Mori, di risiedere o avere dimora nella detta città di Gibilterra».

Gli ebrei che scappavano dalla cieca furia nazista durante la guerra passavano da Tarifa per raggiungere Tangeri, agguantare la libertà e il sacro diritto a vivere in America.

Quello specchio d'acqua che va da Gibilterra a Tangeri è il luogo dove si è confrontata e scontrata l'Europa che va per mare.

Si sono incontrate le tre religioni del Libro.

Tarik Ibn Malluk, generale berbero, fu il primo a collegare l'Europa all'Islam attraversando il mare che sta di fronte a Tangeri e ha lasciato ai posteri un'indelebile traccia della sua cultura.

I fari lungo le coste del Marocco e della Spagna

hanno visto scontri memorabili. Per i comandanti della flotta della Marina Militare francese essi rappresentano la parte più buia della propria storia, ma gli equipaggi dai berretti con il pompon di lana rossa, in barba alle carte nautiche dell'Ammiragliato britannico, continuano a chiamarli con il nome in francese di Cap Trafalgar, Gibraltar, Tarifa, Tanger, Tétuan, Sierra Bullones, Cap Negro, Castellecos, Ceuta, Détroit de Gibraltar, Cap Spartel, come per esorcizzare e rimuovere le loro sconfitte.

Nel 1805 il vice ammiraglio francese Pierre, Charles Villeneuve, partito da Cadice stava semplicemente tentando di attraversare lo Stretto di Gibilterra per tornare in Mediterraneo nella base francese di Tolone.

Non cercava lo scontro con le navi di Sua Maestà britannica.

Stava navigando verso sud al comando della flotta franco-spagnola, con le navi di Nelson che lo tallonavano a vele spiegate con il vento forte alle spalle: l'aliseo portoghese.

La mattina del 21 ottobre dello stesso anno, la flotta di Nelson aveva ormai raggiunto quella di Villeneuve, assai prima che apparisse la Rocca di Gibilterra. Villeneuve invertì la rotta per cercare di tornare a Cadice, piuttosto che raggiungere Gibilterra. La Rocca era in mano agli inglesi che controllavano lo stretto dal 1713 come parte degli accordi stipulati a Utrecht in seguito alla Guerra di successione spagnola.

Con quel trattato, la Spagna cedeva alla Gran Bretagna «la piena e intera proprietà della città e del castello di Gibilterra, unitamente al porto, alle mura, e

ai forti circostanti per sempre, senza eccezioni o impedimenti di sorta».

Villeneuve temeva i cannoni di Gibilterra e preferì tornare in Atlantico. Al largo di Capo Trafalgar, Nelson dispose le navi su due colonne pronte a colpire da entrambi i bordi; quindi si ritirò in cabina a fare il punto nave sulla carta. Quando tornò sul ponte di coperta, fece trasmettere un messaggio con le bandiere da segnalazione: «L'Inghilterra si aspetta che ogni uomo compia il proprio dovere».

Non tutte le navi inglesi ricevettero quel messaggio, oppure non vi fecero caso, pensando che si trattasse probabilmente della ripetizione di un ordine che tutti i marinai inglesi conoscono a memoria. Da sempre.

Nelson lasciò la vita in quello scontro epico. Ma vinse.

Il suo corpo venne solennemente tumulato a St Paul's Cathedral a Londra, all'interno di una bara ricavata da un pezzo di legno, ripescato in mare dell'albero maestro de *L'Orient*, la nave ammiraglia di Napoleone che aveva preso fuoco nella battaglia del Nilo.

Alla vigilia della partenza per la campagna d'oriente, Napoleone aveva fatto cambiare nome alla nave passando da *Sans Culotte L'Orient*, risvegliando la superstizione dei marinai, per i quali cambiare nome a una nave porta disgrazia. Si trattava, fra l'altro, del secondo cambio essendo stata varata col nome di *Le Dauphin Royal*.

Si combatteva in Atlantico per controllare il Mediterraneo attraverso Gibilterra.

Che il controllo della Rocca per l'ingresso al Me-

diterraneo fosse importante per gli inglesi fu meglio percepito subito dopo la presa di Malta da parte di Napoleone che tolse l'isola dal controllo, oramai decadente dell'ordine monastico medievale dei Cavalieri di San Giovanni facenti parte del Sovrano Ordine Militare di Malta.

Con l'apertura del canale di Suez il porto della Valletta, a Malta, si trovava a metà strada dallo Stretto di Gibilterra. Nelson liberò Malta dalle navi di Napoleone e Malta non si liberò più dalle navi inglesi.

Per questo motivo le basi nel Mediterraneo avevano una grande importanza militare e commerciale e la Gran Bretagna mantenne anche il possesso della Rocca di Gibilterra, mentre la Spagna controllava lo Stretto con la città di Ceuta sulla sponda magrebina del Nord Africa.

Con Suez la lotta delle potenze marittime europee per il controllo del Mediterraneo abbandonava le rotte dell'Adriatico e si concentrava fondamentalmente su due direttrici che passavano entrambe per il Canale di Sicilia, dove si trova Malta.

Le flotte del Mediterraneo all'inizio della Seconda guerra mondiale. L'onore della Marine Nationale

La Regia Marina italiana, all'apertura delle ostilità con la "perfida Albione" nel giugno del 1940 conosceva bene la situazione delle flotte in Mediterraneo.

Sapeva che la flotta più importante in Mediterraneo, dopo quella italiana, era quella francese e che gli inglesi avevano due portaerei alle quali l'Italia non poteva opporre nulla di equivalente. Si trattava

comunque di una complessiva superiorità di 266 fra navi e sommergibili italiani contro le 182 navi anglo-francesi.

Occorreva altresì aggiungere che, nella guerra per mare, al sommergibile non si opponeva un altro sommergibile.

Il vantaggio apparente di 151 navi fra sommergibili e cacciatorpediniere contro le 128 francesi veniva pressoché annullato dalla rapidità di entrata in azione dell'aviazione e soprattutto dei velivoli a bordo delle portaerei inglesi. Sempre pronti a decollare.

Il grosso della flotta inglese gravitava nel settore orientale del Mediterraneo e quella francese nel bacino occidentale, così come stava scritto nelle convenzioni anglo-francesi circa la suddivisione delle responsabilità operative nei due bacini del Mediterraneo.

Per di più la flotta tedesca era totalmente esclusa da questo scacchiere. Hitler stava ricostruendo le proprie navi dopo l'autoaffondamento, nella base di Scapa Flow in Scozia, della flotta d'alto mare tedesca quando, nel 1919, la Kaiserliche Marine scelse di non consegnarsi agli inglesi.

Un quadro d'insieme che portava a pensare che occorresse scompaginare la possibile alleanza della Gran Bretagna con la Francia e impegnare la Regia Marina in una lotta in mare su due obiettivi: primo, contrastare il traffico britannico lungo la rotta Gibilterra-Malta-Alessandria, vitale per mantenere l'isola nella sua naturale posizione strategica come base navale in grado di contrastare i rifornimenti alle truppe dell'Asse sul fronte libico-egiziano e come secondo obiettivo minare, se non abbattere definitivamente, il controllo degli inglesi su Gibilterra.

Allo scoppio della guerra, dopo che la Francia era stata costretta a firmare l'armistizio con Hitler e l'Italia aveva cercato di spezzare le reni alla Grecia, la squadra navale inglese del Mediterraneo, la Forza H, composta dall'incrociatore da battaglia *Hood*, dalle navi da battaglia *Resolution* e *Valiant*, dalla portaerei *Ark Royal*, da 2 incrociatori e da 11 cacciatorpediniere si era insediata a Gibilterra, con la possibilità di intervenire nell'Atlantico e contemporaneamente nel Mediterraneo occidentale, in cui il vuoto lasciato dai francesi lasciava di fatto la Regia Marina padrona della situazione.

La flotta della Marina Militare francese, dopo la repentina invasione tedesca e l'armistizio di Vichy, si era in larga parte rifugiata nelle basi di Tolone e di Mers-el-Kébir in Algeria.

Erano i primi giorni della guerra e il 18 giugno 1940 un giovane generale francese di nome Charles De Gaulle da Radio Londra si rivolgeva per la prima volta ai francesi dichiarandosi capo della Francia libera e proclamando che la lotta, nonostante l'armistizio, sarebbe continuata.

Churchill non si fidava degli uomini della Marina francese che riteneva legati all'eroe della Grande Guerra, il maresciallo Henri Philippe Pétain che il 22 giugno 1940 nel bosco di Compiègne, nella stessa carrozza ferroviaria dove i tedeschi avevano siglato la resa nel 1918, firmò l'armistizio con Hitler.

Il 1° luglio il vice ammiraglio sir James Somerville ricevette l'ordine di risolvere la situazione delle navi francesi ancorate a Mers-el-Kébir. Impostò le trattative con gli ufficiali della flotta francese che poi furono annullate da una comunicazione dell'Ammi-

ragliato britannico il quale informava Somerville di aver intercettato un messaggio diretto all'ammiraglio francese, dove si affermava che tutte le navi presenti nel Mediterraneo occidentale erano state allertate e che sarebbero accorse in rinforzo alla flotta alla fonda nella baia di Mers-el-Kébir.

«Attacco ignobile e aggressione ripugnante» fu definito da gran parte della stampa mondiale l'attacco della flotta inglese alle navi all'ancora nella base algerina vicina a Orano dove gli equipaggi della flotta francese furono annientati e umiliati da chi aveva fatto trasmettere che «L'Inghilterra si aspetta che ogni uomo compia il proprio dovere».

La Marina di Sua Maestà britannica aveva compiuto la sua sgradevole missione, creando non poca indignazione tra i francesi che sanno essere uomini di mare, rendendo di fatto la popolazione della Francia collaborativa con i marinai dell'Asse impegnati in Atlantico. A Betasom.

Gli inglesi, sulla base di un'intercettazione radio, avevano reso pressoché inservibile un gran numero di navi della quarta flotta più potente del Mediterraneo ancora rifugiate nel porto di Tolone.

LA ROMANDIOLA: TERRA DI CONTADINI MARINAI

Il mondo che si presentava agli inizi del Novecento ridefiniva le proprie distanze e i propri confini dal controllo delle rotte marittime e del cielo attraverso l'utilizzo degli aerei in un periodo in cui i dirigibili la facevano ancora da padroni.

A Bagnacavallo, in provincia di Ravenna, cittadina con i rossi mattoni delle mura del convento di San Francesco e della Piazza Nuova, luogo in cui si commerciavano l'olio e il vino, la carne e il pesce catturato nei capanni di valle, arrivò la corrente elettrica come segno tangibile del progresso, accanto ai primi tentativi di industrializzazione del territorio. Ravenna, invece, sembrava ancora incapace di uscire dal ripiegamento su se stessa «oppressa dall'ozio, avvilita nell'infingardaggine» inadeguata a sviluppare l'agricoltura, le produzioni industriali.

L'Italia, con il pretesto di una rilevante presenza di interessi italiani in Tripolitania e Cirenaica, aveva dichiarato guerra alla Turchia che possedeva quei

territori e la Regia Marina riportò le prime vittorie navali mentre sui campi di battaglia libici si utilizzava anche, per la prima volta al mondo, l'aeroplano come arma da guerra. In quello stesso anno fu istituito il Ministero delle Colonie, quasi a consacrare il ruolo dell'Italia come potenza colonialista dopo aver messo il proprio stivale in Libia. La bandiera italiana con lo stemma sabaudo sventolava salda, da un ventennio, nei porti di Massaua in Mar Rosso e, dall'inizio del secolo, a Tientsin in Cina quando il 7 giugno 1914 le associazioni dell'estrema sinistra promossero una giornata nazionale di protesta contro il militarismo. In Ancona la manifestazione finì in un bagno di sangue e fu la scintilla che trasformò la Romagna in un luogo di scontro sociale generato soprattutto dal malcontento dei braccianti che si vedevano ormai irrimediabilmente emarginati dalle nuove produzioni del mondo agricolo.

La terra dei Longanesi Cattani, famiglia gentilizia bagnacavallese, è quella della bassa ravennate, intessuta di storia e di sfide alla natura, in territori contesi e spesso invasi dall'acqua dei fiumi Senio e Lamone, dove le popolazioni hanno sofferto la loro esistenza sui campi strappati alle alluvioni attraverso l'antica disciplina della "colmata". I terreni acquitrinosi si affacciavano alla periferia dell'abitato di Bagnacavallo e venivano bonificati dai braccianti organizzati in cooperative.

Durante i giorni della "settimana rossa" il malcontento si trasformò ben presto in sommossa e, al grido di «evviva la rivoluzione, abbasso la Casa Savoia, abbasso il Re, abbasso la Monarchia, abbasso Vittorio Emanuele III, abbasso il re da un soldo, ev-

viva la Repubblica, abbasso l'esercito, i Signori, i preti, evviva lo sciopero», i dimostranti sfogarono il loro malessere in blocchi stradali, con l'interruzione delle linee telegrafiche e il saccheggio delle suppellettili dal Circolo dei Signori. Un biliardo volò in strada dalle finestre del Circolo Monarchico di Alfonsine.

Era la Romagna passionaria e passionale, leale e assetata di giustizia che si scontrava e si confrontava in piazza e nelle sale dei palazzi della piccola borghesia di provincia, pronta a stupirsi e a entusiasmarsi per il nuovo che avanzava ma non disposta a cedere sulle proprie convinzioni e a recedere dal nuovo benessere. «Prendete solo la roba dei borghesi che sono vostri nemici e rispettate i commercianti!» cercava di orientare così i facinorosi il sindaco di Alfonsine, pensando forse, in cuor suo, di creare un ulteriore distinguo fra le genti della Bassa in quel tratto di pianura che da Bologna porta a Lugo passando per Massalombarda e Sant'Agata prima di giungere a Bagnacavallo e poi a Ravenna.

Lungo gli argini del Lamone si beveva acqua e per non tradire la terra si beveva del pessimo vino locale in allegria con l'ospite fra piatti di pesce gatto, ranocchi e anguille.

Terra, sempre e comunque, di galantuomini.

Luogo dalle tinte sfumate, quello della Romandiolà, conservava una sua certa autonomia e un suo proprio dialetto, usi, costumi e mentalità delle popolazioni che vi vivevano le quali dividevano una comune identità e una non sempre accettata supremazia economica e politica con la città di Lugo.

Lugo si caratterizzava in quel periodo come nodo di traffico, centro commerciale e agricolo con un importantissimo mercato settimanale di bestiame; inoltre la presenza di una forte comunità ebraica la rendeva un centro finanziario di discreta importanza. Nelle campagne si trovavano mezzadri e affittuari, ma anche nelle terre bonificate un ceto di piccoli proprietari. A questi si contrapponevano le rivalità di un'antica aristocrazia papalina, terriera e conservatrice di Bagnacavallo, messa in comune con un lacerante e cronico carattere della disoccupazione delle campagne circostanti.

L'infanzia di Luigi Angelo Longanesi Cattani

Nei saloni di Palazzo Longanesi Cattani, la speranza nel futuro stava all'ombra delle istituzioni e passava indissolubilmente attraverso una convinta adesione alla Casa Savoia come la migliore risposta al desiderio di salvaguardia di una propria identità e origine gentilizia. Olindo Guerrini aveva cantato nei sonetti romagnoli, scritti nel dialetto di Sant'Alberto, gli atteggiamenti anticlericali e socialisteggianti delle genti della bassa romagnola e del ferrarese in sottile polemica contro romantici e idealisti del tempo; ma tutto ormai, inevitabilmente, contribuiva ad alimentare un'incipiente guerra: quasi tutte le nazioni europee stavano accumulando grandissime quantità di armi micidiali e sviluppavano flotte militari sempre più agguerrite riconoscendo in queste il massimo simbolo di potenza.

E mentre nelle terre della Romandiola si incendia-

vano le sedi dei monarchici e le case dei preti, a Sarajevo, la Browning dell'irredentista bosniaco Gavriilo Princip freddava con due colpi il granduca Francesco Ferdinando, erede al trono d'Austria e la consorte. Si legge in un libro di storia: «L'Austria decise unilateralmente di considerare la Serbia responsabile dell'attentato perché essa dava rifugio agli indipendentisti slavi» e dichiarò guerra alla Serbia bombardando, il mese successivo, la capitale Belgrado.

Si voleva dare un esempio di severità a tutti i popoli dell'impero e porre fine ai numerosi moti rivoluzionari e sovversivi di cui la Serbia era considerata una delle principali ispiratrici. L'Italia di Giolitti mantenne la calma e un opportunistico distacco. Pur aderendo alla Triplice Alleanza con Austria e Germania, l'Italia non scelse la via del conflitto; la Triplice era un patto difensivo e siccome Austria e Germania non erano state aggredite, ma avevano dichiarato guerra per prime, l'Italia sostenne di non avere alcun obbligo di schierarsi al loro fianco.

C'era materiale sufficiente per scaldare ulteriormente gli animi e dividere le coscienze della gente. Socialisti e cattolici si schierarono decisamente per la pace, ma non furono presi in considerazione.

Non fu presa in considerazione neanche la durissima condanna pronunciata da papa Benedetto XV, che reputò la guerra come il risultato dell'egoismo, del materialismo e della mancanza di grandi valori morali e spirituali. Tuttavia la maggior parte degli italiani era per non entrare nel conflitto mondiale a fianco di quegli austriaci che occupavano ancora i territori di Trento e Trieste.

La base degli idrovolanti di Porto Corsini e le fantasie di Angelino

Al di qua del Po, dove la terra di Romagna si disperde negli acquitrini e si perde fra le valli di Comacchio, a poche miglia dalla foce del Grande Fiume alla confluenza dei canali Baiona e Candiano, soprattutto a sole 60 miglia dalla base della flotta austro-ungarica di Pola, si trovava la base navale e degli idrovolanti della Regia Marina di Porto Corsini comandata dal capitano di corvetta Alfredo Dentice di Frasso.

Sono i luoghi dell'infanzia del piccolo Luigi Angelo Longanesi Cattani, zone sorvolate spesso da quel Francesco Baracca di Lugo durante i suoi voli di addestramento, mentre nei salotti delle famiglie patrizie si celebravano le gesta dell'irredentista Gabriele D'Annunzio che volava sopra Pola e Trieste e su gran parte di quel territorio italiano ancora occupato dall'Austria con un aereo pilotato da un altro lughese, Giuseppe Miraglia.

Si preparava la guerra e Porto Corsini diventava un luogo "avveniristico" per chiunque; a maggior ragione per un bambino di poco più di sei anni che, per osservarlo da vicino, non doveva fare altro che attraversare le strade sterrate di pianura dove lo sguardo si perde, tra enormi filari di alberi con viti, casolari di campagna e capanni di canne.

I depositi di nafta e di benzina, i ricoveri degli idrovolanti e i primi sommergibili sono mostri tecnologici che colpiscono certo la fantasia di Angelino, così era chiamato in famiglia Luigi Angelo, il giovane figlio secondogenito del notaio Francesco Longanesi Cattani e di Maria Fusconi, che stava assistendo con

il naso all'insù al volo delle macchine volanti seguendo, con una percezione tutta infantile, le nuove tecnologie e contemporaneamente vedeva un caos organizzato per le strade e nei campi, senza capire il dissolversi di un periodo storico attraverso il tramonto di molti imperi.

«Voi tutti portate i vostri figliuoli al mare, almeno una volta ogni due o tre anni. ...Bagni al mare. ...Andate al mare, o uomini di pianura e di palude, di colli e di monti» aveva tuonato a metà Ottocento Paolo Mantegazza e le sue idee avevano trovato crescenti proseliti in Romagna assieme alla messa all'indice, da parte della Chiesa, dei suoi libri dove fra l'altro si affermava che «il popolo italiano è meno civile del tedesco e dell'inglese perché si lava meno e si lava peggio».

Bisognava lavarsi come atto di guerra. Porto Corsini era ed è il naturale sbocco al mare della gente di Bagnacavallo ma quelli furono gli ultimi anni tranquilli per i bagni estivi, assieme alla pesca alla tratta, praticata dai contadini in inverno.

La Grande Guerra di Luigi Longanesi Cattani in Romagna

Angelino, a poco più di sei anni, non riusciva certo a cogliere gli aspetti generali dell'oscurantismo clericale che si contrapponeva al rigore scientifico positivista che si celava dietro i bellissimi e divertenti bagni di sole e di mare; tuttavia c'era da scommettere che non gli era sfuggita la virulenza verbale con cui nelle piazze si spiegavano sia la neutralità del popolo italiano da par-

te di Pietro Nenni per i repubblicani e di Giuseppe Melandri per i socialisti, sia l'intervento armato dell'Italia da parte del conte Rasponi, esponente di spicco della corrente liberal-progressista della provincia di Ravenna.

Il re Vittorio Emanuele III era decisamente favorevole alla guerra.

Il Parlamento, ancora contrario, fu praticamente obbligato ad approvare un patto segreto nel quale l'Italia s'impegnava a entrare in guerra con Francia e Inghilterra.

La dichiarazione di guerra fu consegnata dall'ambasciatore italiano a Vienna alle ore 15,30 del 23 maggio 1915; la notizia fu diffusa a Pola alle ore 16 e fu accolta con grande entusiasmo dagli equipaggi delle navi austro-ungariche alla fonda della base navale e alle 3,30 del 24 maggio il cacciatorpediniere austriaco *Scharfschutze*, entrato di poppa e di sorpresa lungo il canale di Porto Corsini, aprì il fuoco contro gli edifici militari, il faro e il semaforo, i depositi di combustibili e gli hangar degli idrovolanti, tornando poi in mare aperto sotto il fuoco concentrato di tutte le batterie poste lungo il canale, ma colte di sorpresa.

Gli austriaci avevano accettato così la dichiarazione di guerra italiana lasciando sul terreno di Romagna il corpo esanime del veneziano Natale Zen e sette feriti tutti romagnoli.

La Grande Guerra era cominciata proprio in Romagna e per Angiolino l'orizzonte del Mare Adriatico, che stava al di là delle dune, si vivificava dei pennacchi di fumo nero delle navi da guerra.

Immaginò di scorgere i camini fumanti dell'incro-

ciatore *Garibaldi* e seppe invece che era stato affondato da un sommergibile austriaco. La minaccia dei sommergibili era stata di tale portata, nel Mediterraneo, che le forze italiane furono costrette a creare un servizio di sorveglianza formato da idrovolanti e dirigibili lungo tutte le rotte.

Il mare di casa, o meglio l'Amarissimo, come D'Annunzio aveva definito l'Adriatico dopo la sconfitta di Lissa, divenne ancora più amaro per Angelino.

Il mare tornava ad essere pericoloso come al tempo dei pirati mentre il cielo, il suo cielo, si animava di aeroplani che decollavano dal canale; ma, come se non bastasse, dalle nubi arrivavano bombe e volantini e con loro i primi morti a Ravenna.

Angelo, lo zio paterno, era ufficiale medico in Marina e di ritorno dalla Cina fece sicuramente da mentore nello spiegare al ragazzino cosa stesse combinando la Regia Marina lungo il canale di Porto Corsini dove al posto dei trabaccoli stavano arrivando i sommergibili.

Al di là delle parole dello zio Angelo, gli avvenimenti che si accavallavano in quel periodo erano talmente ricchi di suggestioni da renderlo sensibile e attento a qualsiasi evento inconsueto arrivasse dal mare o dal cielo.

L'infanzia di Luigi Longanesi Cattani fu attraversata dalle vicende della Grande Guerra, dalle cerimonie celebrative, dagli ufficiali della Regia Marina che puntualmente venivano ospitati dallo zio presso il palazzo avito di Bagnacavallo, assieme alle descrizioni delle navigazioni nei mari d'oriente, ritrovate poi nei libri di Salgari.

L'orrendo macello del Primo conflitto mondiale

era ormai sotto gli occhi di tutti e niente poteva giustificare tante stragi e sofferenze.

In Romagna mancavano i contadini nei campi e gli operai nelle fabbriche e non c'era una famiglia che non lamentasse qualche vittima della guerra. A Bagnacavallo la farina e le verdure vennero razionate; mancavano quasi del tutto lo zucchero, il burro, la carne.

Negli ambienti militari si cominciò a parlare sottovoce di episodi di diserzione, di automutilazione e di ammutinamento al fronte, molti giovani richiamati si rendevano colpevoli di renitenza alla leva.

Caporetto era nell'aria. E fu un disastro per «l'italiano esercito».

In quella circostanza, tragica e avvilente, il popolo italiano tutto, dimostrò quanto fosse irrinunciabile la propria indipendenza e, con l'esercito attestato sulla linea del Piave e del Monte Grappa seppe reagire con grande spirito di sacrificio, senso dell'onore e del dovere.

A Bagnacavallo, il presidente del Consiglio Comunale concluse così il proprio discorso: «Le notizie sulla guerra sono state gravi; tali da far riflettere tutti gli Italiani sulla necessità assoluta di cessare ogni dissenso... mentre la Patria si batte per la sua indipendenza. Ora la situazione, mercé il valore dell'esercito è leggermente migliorata, ma non per questo dobbiamo tornare allo stato di inerzia del periodo precedente. Tanto più oggi dobbiamo stringere le forze per arginare il pericolo, per recuperare il sacro lembo di territorio nazionale ove tanto sangue e tante care tombe sono sparse e sul quale il nemico, orgoglioso e crudele incombe». Ci fu un'ovazione e

tutto il Consiglio si alzò in piedi e applaudì lungamente. Nella sala della perenne e democratica discordia, fu unanimemente votata una risoluzione di "concordia e resistenza". Per acclamazione.

Fare il proprio dovere sino in fondo per salvare la Patria era l'imperativo categorico che circolava in tutti gli ambienti italiani e ricoprì di un nuovo significato morale la guerra consentendo anche il compattamento delle truppe e della nazione, presupposto per la cosiddetta "vittoria finale".

Angelino partecipò a modo suo alla guerra allorché, in un gioco con i suoi amici, era stato destinato a fare la guardia, con il suo fucile di legno, a un bidone che doveva rappresentare probabilmente un deposito. Dopo alcune ore, scesa la notte, la madre chiese alle domestiche dove fosse finito Angelino. Si erano dimenticati di lui e lo cercarono dappertutto in campagna, in una gelida serata autunnale della Romagna. Dov'era? Ovviamente accanto al bidone con il suo fucile di legno, da dove non si era mai mosso.

LO «SQUISITO GENTILUOMO» DELLA REGIA MARINA

«Si doveva salvare innanzitutto l'onore e poi la vita.» Sembra una frase retorica, un luogo comune; un'affermazione di principio, forse. Un modo di esprimersi indefinito che appartiene a un'altra esperienza, a un'altra storia e perché no, a un altro Paese che non sia l'Italia.

Eppure questa frase, pronunciata in uno studio televisivo, con un lievissimo accento romagnolo e senza enfasi alcuna, da un attempato signore di fronte a un famoso giornalista e a un principe di Casa Reale, il duca Amedeo d'Aosta, suona come un invito a essere attenti al dispiegarsi di un'epoca: il Novecento italiano.

Quest'uomo, che parla quasi con pudore, ma con ferma distinzione, è stato «uno squisito gentiluomo e un valoroso ufficiale che ha rappresentato meglio di chiunque altro la "soldateria" della Marina Militare italiana» come ha detto di lui l'ammiraglio di squadra Gino Birindelli, suo compagno all'Accademia Navale di Livorno.

Lo «squisito gentiluomo» era Luigi Angelo Longanesi Cattani nato a Bagnacavallo il 4 maggio 1908 nel cuore della Romagna.

Lo zio Angelo, ufficiale medico della Regia Marina è stato sicuramente l'ispiratore di Luigi Angelo Longanesi Cattani ed è all'origine della scelta del nipote di andare in marina. La folgorazione avvenne quando il piccolo Angelino, assieme allo zio, salì a bordo del possente incrociatore corazzato *Garibaldi* all'ormeggio nell'Arsenale di Venezia.

Era una nave possente, frutto del genio italico, potente come una *dreadnought*, che tradotto vuol dire "non teme nessuno": una corazzata ultimo grido.

Fu la prima nave di Angelino.

Una vera nave da guerra che issava le insegne di comando dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel e sulla quale vi era conservato un importante labaro su cui era miniata la *Pregghiera del marinaio* di Fogazzaro, recitata per la prima volta, in Marina, sulla nave alla fonda nella rada di Gaeta.

L'incrociatore, entrato in servizio nel 1901 stupì non poco i critici navali. Fu impiegato nel Mediterraneo orientale quando l'Italia, con il pretesto di una rilevante presenza di interessi italiani in Tripolitania e Cirenaica, dichiarò guerra alla Turchia che possedeva quei territori, e la Regia Marina riportò le proprie vittorie navali. In quello stesso anno fu istituito il ministero delle Colonie, quasi a consacrare il ruolo dell'Italia come potenza colonialista dopo aver prolungato lo "stivale" fino alla Libia. Il *Garibaldi*, nonostante un dislocamento limitato possedeva velocità, potenza di fuoco e una buona protezione che però non furono sufficienti a reggere la forza d'urto di quell'arma rivoluzionaria che era il siluro partito da un sommergibile austriaco.

Affondò il 18 luglio 1915 a una decina di miglia

dalle Bocche di Cattaro sull'altra sponda dell'Adriatico, quando Angelino aveva poco più di sette anni.

L'Accademia Navale e la formazione di un comandante di Marina

C'erano tantissime argomentazioni nell'adolescente Angelino per ottenere il permesso dalla famiglia a lasciare la sicura conduzione dei poderi di proprietà dei Longanesi Cattani a Bagnacavallo, per entrare in Accademia Navale a Livorno; ma la nave grigia vista a Venezia era la visione di un mondo che andava affrontato senza dubbi e a viso scoperto.

Per di più l'Adriatico non era più «un modesto golfo» per la visione imperiale di Mussolini, aspirante alla conquista del Mediterraneo, ma «un vasto mare, nel quale le possibilità vive dell'espansione italiana sono fortissime» scrisse il «Popolo d'Italia» il 13 novembre 1920. Il destino mediterraneo divenne uno dei miti della mistica mussoliniana e una delle parole d'ordine della politica del fascismo italiano. «Non si può affidare una nave e nemmeno una scialuppa a un uomo che non ha il coraggio della verità», è questa l'affermazione più importante che viene attribuita agli ammiragli della Marina Militare, memori di una preparazione in Accademia Navale improntata principalmente a esaltare la più normale delle qualità umane di chi va per mare.

La lealtà con sé stessi e verso gli altri.

Luigi Longanesi Cattani entra in contatto, a Livorno, con uomini che rappresentano l'epopea della

Regia Marina. Sono uomini come Teseo Tesei, Elios Toschi, Carlo Fecia di Cossato, Salvatore Todaro, Gino Birindelli, Giuseppe Roselli Lorenzini, Mario Arillo, Athos Fraternale, Enzo Grossi, Junio Valerio Borghese e tanti altri che avevano liberamente scelto di diventare i comandanti delle regie navi mostrando i gradi di capitano di corvetta, di fregata o di vascello e sapendo anche che il loro ruolo li avrebbe resi, nell'immaginario collettivo, persone straordinarie e fuori del comune.

Sono uomini che vanno per mare, che scelgono liberamente, con spirito di abnegazione, l'essenza stessa dell'arte marinara fatta di regole e consuetudini, tradizione e innovazione, rischio ed equilibrio, onore e lealtà, coraggio e buon senso. Dolcezza, ingenuità e sorriso. Amore, disciplina e orgoglio per la vita della propria nave e del suo equipaggio.

In Luigi Longanesi Cattani c'era anche quell'innata nobiltà d'animo che gli derivava dall'essere un giovane aristocratico di campagna e per di più un romagnolo. L'eloquio fluente, la capacità di essere sempre all'altezza della situazione e la tonicità del fisico, assieme a una particolare irregolarità di un viso antico, misero subito il giovane Longanesi Cattani nella situazione di rappresentare il prototipo, non lo stereotipo voluto dal Regime, del giovane ufficiale della moderna Regia Marina.

In un vecchio manuale dell'Accademia si legge che un guardiamarina deve essere «un gentiluomo di liberale educazione, di raffinati costumi, di scrupolosa cortesia, dotato del più elegante senso dell'onore personale». E ancora: «capace di non riferire ad alcuno, neppure alla donna amata, un segreto militare». Il

giovane Luigi Longanesi Cattani, nonostante un indubbio successo con le donne, sceglie di restare fedele alla Marina e di non pensare al matrimonio.

A Livorno nel frattempo si stava organizzando, presso gli ampi saloni dell'Accademia, l'Istituto di Guerra Marittima «...affinché gli ufficiali di vascello possano meglio provvedere alla propria cultura negli studi che interessano la preparazione e la condotta della guerra marittima e possano acquistare maggiore attitudine e competenza per i servizi di Stato Maggiore». Si dibatte, in quegli anni, sulla vera importanza delle gigantesche navi da battaglia, delle *dreadnought*, con il loro spaventoso volume di fuoco, ma terribilmente fragili di fronte agli attacchi dei Mas, dei siluri, dei sommergibili, dei dirigibili e degli aerei che richiedevano, per fronteggiare queste nuove minacce, nuovi criteri costruttivi tali da dare inizio a una corsa al gigantismo delle stesse.

Le questioni sulla necessità di porre un limite al dislocamento delle navi da battaglia erano state discusse nella conferenza navale di Washington con la firma il 6 febbraio 1922 di un accordo fra Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone, Francia e Italia in cui venivano fissati i limiti dimensionali e il calibro massimo dei cannoni delle navi di superficie nonché i rispettivi rapporti di tonnellaggio fra le cinque nazioni; non fu invece possibile raggiungere un accordo sui sommergibili e sul naviglio leggero.

Tuttavia le condizioni politiche interne ed esterne in cui si trovò l'Italia con un governo Mussolini galvanizzato dalle adunate oceaniche, portarono il Paese a una nuova politica di riarmo. Aldo Santini sostiene, nel suo libro *Livorno Ammiraglia*, che l'Istitu-

to di San Jacopo comincia ad assolvere una funzione di ponte tra la Regia Marina e il regime mussoliniano: «Da una parte c'è la Marina, riservata e gelosa della propria autonomia, nemica per temperamento e per educazione delle manifestazioni plateali, delle adunate di massa, delle intemperanze verbose, che soprattutto non intende cambiare la bandiera tricolore (con lo stemma dei Savoia, *NdA*) con il gagliardetto fascista; dall'altra c'è una dittatura politica molto grossolana che ha nell'Aeronautica l'arma preferita, più "sua", giovane e tutta da plasmare e che cerca di allargare la propria influenza anche sulla flotta».

In questo clima politico Longanesi Cattani sviluppa le proprie conoscenze tecniche e di strategia militare in quella che stava diventando un'autentica università navale, un solido ateneo con le stellette dove si praticavano anche attività piacevoli come la scherma, il calcio, il rugby, il tennis, l'equitazione e lo judo. Con l'acqua fredda della piscina si guadagnava e si anticipava il contatto con il mare, contatto che veniva poi perfezionato attraverso la vela, il canottaggio e l'uscita in mare a bordo delle scialuppe per gli esercizi di voga.

Le prime vere navi del guardiamarina Luigi Longanesi Cattani

La prima crociera d'istruzione dell'allievo di Bagnacavallo fu compiuta a bordo della regia nave *Ferruccio* che per quella strana legge del contrappasso era la nave gemella dell'incrociatore *Garibaldi*, quello della propria infanzia, visto a Venezia assieme allo zio.

Le esercitazioni di navigazione astronomica, con

osservazioni astrali mediante sestante e la chiamata di “posto di manovra” al brigantino interrato in Accademia trovarono il primo riscontro in mare quando salì per la prima volta sulle griselle della nave scuola *Vespucci*. Si trattava ancora della prima *Vespucci*, costruita nell'Arsenale di Venezia e varata nel 1882, che era classificata come un incrociatore a motore e a vela meno di 3.000 tonnellate di dislocamento, dalla fisionomia simile a quella “della nave più bella del mondo”, che di lì a poco sarebbe stata impostata a Castellammare di Stabia.

Era a tutti gli effetti un brigantino a palo dotato di tre alberi con bompresso, vele quadre e vele di taglio. Poteva servire alla formazione a bordo, ma era organizzato e progettato come nave da combattimento e non come nave scuola.

Era la penultima crociera d'istruzione di quella regia nave poiché fu radiata alla fine del 1927 dopo 26 crociere, al termine di una campagna in Mediterraneo Occidentale al comando del capitano di fregata Augusto Radicati di Marmorito, che sarebbe stato poi anche il primo comandante del nuovo *Amerigo Vespucci* varato poi nell'Arsenale di Castellammare di Stabia.

Era un periodo in cui la Regia Marina cercava di sviluppare una propria strategia di copertura aerea e l'incrociatore corazzato *Pisa*, un'altra obsoleta nave da guerra, fu utilizzato come nave scuola.

L'imbarco sul *Pisa* fu, per il giovane romagnolo, un'ulteriore occasione per vedere da vicino gli idrovolanti e capire i problemi legati alla loro manutenzione, al decollo e al recupero in mare. Soprattutto occorreva intuirne le loro potenzialità e gli sviluppi futuri. Furono anni decisivi per la storia dell'aviazione italiana impe-

gnata nelle trasvolate oceaniche e nelle spedizioni polari con i dirigibili di Amundsen e di Umberto Nobile.

Attraverso l'opera di Italo Balbo furono costituite scuole di Alta Velocità e di Alta Quota, furono effettuate imponenti crociere collettive prima in Mediterraneo e poi in Atlantico e l'Italia si trovò a guardare estasiata il cielo dove gli uomini e gli aerei italiani affermavano il loro valore.

La Marina Militare italiana impegnata nella ricostruzione della propria flotta, ufficialmente non mostrava molto interesse verso le trasvolate di Balbo abilmente utilizzate dalla propaganda fascista. Era solo l'inizio di una politica che cercava di rendere completamente indipendente il volo degli aerei dal movimento delle flotte navali.

Alla Regia Marina non restava altro che equipaggiare incrociatori e corazzate con idrovolanti lanciati da catapulte e abbandonare temporaneamente l'idea di armare portaerei.

Affrontare l'affascinante argomento del rapporto cielo e mare attraverso la copertura aerea era un'ipotesi di studio affascinante per Luigi Longanesi Cattani, che dopo l'esperienza di tre mesi a bordo del *Pisa* ebbe il "privilegio" di partecipare alla crociera inaugurale della *Cristoforo Colombo*, la prima vera nave scuola a vela interamente dedicata alla formazione della vita di bordo.

La *Colombo*, rispetto alle altre navi scuola precedenti, era frutto di una scelta progettuale rigorosa e coerente per la formazione degli allievi dell'Accademia Navale. Aveva due eliche mosse da un apparato diesel elettrico fortemente innovativo per l'epoca. La sua impostazione poteva servire senza dubbio alcu-

no a ricaricare le batterie di sommergibili che la Regia Marina stava allestendo anche se la propulsione a vela serviva soprattutto a far “tornare” gli allievi, suggestionati dalle innovazioni tecnologiche dell’era moderna, all’ancestrale navigazione a vela.

La *Colombo* era definita «nave a vela e motore». Scrive Elia Migliau, ingegnere della Ercole Marelli: «Lo sviluppo della propulsione elettrica ed i perfetti risultati ottenuti con l’apparato motore della R.N. *Cristoforo Colombo* entrata in servizio nel luglio 1928 hanno indotto la Marina da Guerra italiana a costruire la seconda nave scuola *Amerigo Vespucci* con apparato propulsore diesel elettrico di caratteristiche similari a quello già fornito per la R.N. *Cristoforo Colombo*. In tal modo la Divisione Navi Scuola della Marina da Guerra italiana ha navi con apparati propulsori diesel elettrici di caratteristiche tecniche speciali che si possono prestare per dare agli allievi della Regia Accademia Navale l’istruzione necessaria nel campo delle applicazioni elettriche dei motori diesel».

L’allievo Luigi Longanesi Cattani salì a bordo del *Colombo* il 18 agosto dello stesso anno e per la prima volta vide la Rocca di Gibilterra e sentì, attraverso il dondolio delle amache, l’onda lunga dell’Atlantico.

LA FLOTTIGLIA MAS E IL PASSAGGIO DELLO STRETTO DI GIBILTERRA

Le tecniche di esplorazione e di navigazione subacquea sono da considerarsi ancora agli inizi di quello che sarà l'impiego di uomini sotto la superficie del mare, ma è lì, nelle basi segrete della Regia Marina alla foce del Serchio e nell'Arsenale di La Spezia, che si indagano, durante l'avventura umana di Longanesi Cattani, le possibilità di passaggio dello Stretto di Gibilterra e di forzamento e sabotaggio nelle basi della Royal Navy della Rocca di Gibilterra, di Malta e di Alessandria.

La prima unità operativa fu formata nel 1935 presso la Flottiglia Sommergibili di La Spezia. Il capitano di fregata Paolo Aloisi, i capitani del genio navale Teseo Tesei ed Elios Toschi e il capitano di corvetta Carlo Teppati curarono l'addestramento degli uomini e lo sviluppo del materiale. Avvolti nel massimo riserbo questi uomini vivevano in un'atmosfera di cameratismo e voglia di dare il massimo di sé.

Era gente determinata ma dalla mente lucida e

non dei fanatici per eseguire determinati compiti. L'allenamento, duro e rigoroso, tendeva a sviluppare al massimo le doti fisiche e psicologiche dei candidati, tutti volontari, che vennero scelti prima tra le fila della Regia Marina e successivamente fra tutte le altre Armi regie.

Si studiava come attaccare di notte le basi navali con uomini in grado di far saltare e superare reti e sbarramenti a difesa del porto, raggiungere le navi nemiche alla fonda, piazzare gli ordigni e tornare indietro.

Intanto si cercava anche il modo di colpire le navi con motoscafi veloci che avevano la prua carica di esplosivo. Il pilota avrebbe dovuto lanciarsi contro uno scafo nemico e dopo aver regolato i comandi della rotta buttarsi in acqua a una sufficiente distanza di sicurezza.

Non era un suicidio come quello dei kamikaze giapponesi.

Successivamente si formarono i sommozzatori palombari: la sezione degli «uomini Gamma», come furono chiamati. Si prevedeva che questi uomini si avvicinassero il più possibile al bersaglio a nuoto, per mezzo di un'imbarcazione o di un sommergibile "avvicinatore" portandosi dietro delle cariche esplosive a tempo, ma allontanandosi prima delle esplosioni.

Non è del tutto estranea a questa concezione della vita la mistica fascista di Nicolò Giani che afferma: «Io saluto un'epoca più virile e più guerriera che ponga di nuovo l'onore, innanzi a ogni altra virtù, la bravura. Occorrono uomini valorosi che preparino il terreno, uomini che, silenziosi, solitari e decisi, sap-

piano accontentarsi dell'invisibile attività che perseguono: uomini, che, propensi alla vita interiore, cerchino in tutti i casi quel che c'è da superare in sé stessi, che posseggano serenità, pazienza, semplicità e il disprezzo delle grandi vanità... perché credetemi, il segreto per la messe di un'esistenza fecondissima è di VIVERE PERICOLOSAMENTE!!!».

Per gli uomini della I^a Flottiglia MAS concepire la propria esistenza in mare in modo stoico e spericolato, anche come corpo indipendente della Regia Marina, dava luogo a piani e interventi originali, con un modo di agire proprio, spesso scollegato dalle strategie complessive del ministero della Guerra, attraverso azioni segrete e a volte spettacolari, rischiose e certamente non misurabili con i soli parametri sulla quantità di stazza lorda di naviglio affondato.

Quella che nell'opinione corrente verrà poi definita come la X^a Mas, alla luce di quanto emerge da un'attenta lettura delle sue azioni, appare una struttura parallela legata più alla famiglia dei Savoia Aosta che al regime fascista. Esiste un legame molto sottile fra Amedeo di Savoia duca d'Aosta, generale della Regia Aeronautica e fratello di Aimone di Savoia, ammiraglio della Regia Marina, nel concepire e approvare studi o progetti nati dalla necessità di arrivare a bersaglio attraverso uno speciale motoscafo riempito di esplosivo.

A un'attenta rilettura della Storia della marineria italiana si possono ristabilire i confini di una verità spesso sottaciuta. Gli ufficiali della Regia Marina, nella maggioranza non furono fascisti, ma neanche antifascisti: la loro formazione in Accademia Navale, la loro cultura, il loro ceto e la loro classe sociale li

spingevano certamente a rifiutare «l'ostentazione delle pose di regime» ma indubbiamente li portavano a onorare il giuramento di servire lealmente il sovrano e la Patria.

L'inizio della guerra nel rapporto con la madre

Luigi Longanesi Cattani non era certo estraneo al clima che si respirava in Italia in quel periodo quando fu chiamato da Supermarina al comando del reggio sommergibile *Brin*.

Entrava a far parte di quegli uomini che secondo un promemoria dell'Ufficio Piani inviato a Supermarina disponeva di: «Affidare a Maricosom il compito di addestrare un nucleo sufficientemente numeroso di ufficiali e personale C.R.E.M. (Corpo Reale Equipaggi Marina) per l'utilizzazione dei sommergibili per forzamento e dei semoventi. Dovranno essere concretate modalità per conservare il segreto, giustificando l'addestramento come necessario per altri scopi, e svolgendo le prove più importanti presso sorgitori appartati».

L'inizio della guerra colse Longanesi Cattani in convalescenza a Taranto per alcune costole rotte in seguito a una brutta caduta dalla torretta del suo battello durante un'esercitazione, e contemporaneamente si trovò a decidere, in solitudine, della propria vita e di quella del proprio equipaggio così duramente addestrato e pronto a muovere.

«Carissima mamma e carissimi tutti, eccomi di nuovo al comando del mio sommergibile pronto a prendere il mare al più presto. Questo ha richiesto il

sacrificio di non poterci abbracciare. Sono certo che mi comprendete e mi approvate. Ieri, a Roma, ho dovuto sostenere una vera lotta con i medici per farmi riconoscere idoneo al servizio ma alla fine ce l'ho fatta. Le costole si stanno aggiustando rapidamente, e con un bustino va tutto a meraviglia. (...) Vi abbraccio tutti con infinito affetto. Angelino.»

Per Longanesi Cattani la corrispondenza con la madre diventa, per tutto il periodo bellico, l'unico contatto sicuro con le proprie radici a Bagnacavallo; è un marinaio deciso a convivere a lungo in un groviglio di condutture, in un ambiente stretto in mezzo a manometri, termometri, indicatori di sbandata e altri strumenti vari.

Questo ambiente stretto, caldo e pervaso dell'odore acre dell'olio, della nafta e del sudore dovrà conoscerlo alla perfezione e, da sotto la superficie dell'acqua, capire i capricci del mare per governare lo scafo.

La dura vita del sommergibilista

Longanesi Cattani aveva scelto la vita del sommergibilista, dopo un'apprezzabile esperienza nel servizio aereo come osservatore negli idrovolanti, probabilmente affascinato dall'idea di utilizzare e conoscere un ulteriore mezzo tecnico futuribile e potente, che lo facesse sentire contemporaneo alle nuove tecniche di attacco messe in atto dalla Regia Marina.

L'indubbia vulnerabilità del sommergibile spaventava, ma anche attraeva, il giovane tenente di vascello romagnolo, soprattutto per il significato stoico ed eccezionale che dava alla propria vita.

Luigi Longanesi Cattani non sfugge anche a quella misteriosa disposizione che vede qualsiasi ufficiale di Marina legato a una carriera decisa da altri e disciplinatamente accettata e condivisa.

Così, per quelle arcane leggi del mare, Luigi Longanesi Cattani sarà destinato a sommergibili pensati per missioni speciali, al di là del Mediterraneo, in Mar Rosso prima e in Atlantico poi.

Con il grado di tenente di vascello era sceso dagli aerei della 171^a Squadriglia Idrovolanti di La Spezia, nel momento in cui la Regia Marina aveva perso definitivamente ogni possibilità di avere una propria aviazione.

Il trentenne romagnolo fu destinato a fare l'ufficiale in seconda sui sommergibili per circa un anno e mandato poi, al comando del regio sommergibile *Brin*, alla base di Massaua per fare addestramento nelle acque africane con gli scafi messi a dura prova durante il periodo dei monsoni di nord-est e di sud-ovest.

Poi un telegramma arrivò a tutte le navi e a tutti i sommergibili della Regia Marina comunicando: «Noto personaggio partito per l'Inghilterra».

Era guerra.

La flotta della Marina Militare fu avvertita subito, mentre quella mercantile che si trovava nei porti controllati dagli inglesi, a causa del mancato preavviso, rimase tagliata fuori e così l'Italia perse tutto il naviglio presente in banchina all'estero. Fu requisito o si autoaffondò.

Dopo i primi, effimeri successi con l'occupazione della Somalia britannica, i sommergibili che si trovavano a Massaua furono immediatamente isolati e

condannati con certezza all'annientamento. «Noi stiamo facendo il nostro dovere, strenuamente impegnati con gli inglesi e li batteremo poiché non c'è un limite alla tenacia, alla volontà e all'ardimento dei Marinai d'Italia (posso affermarvi che meritano la M maiuscola tutti, e specialmente i sommergibilisti)» scrive, in luglio, il giovane tenente di vascello di Bagnacavallo alla madre e, oltre allo stato d'animo che traspare da queste poche righe, merita una particolare riflessione la frase «strenuamente impegnati con gli inglesi», affermazione in cui la guerra sembra assumere i contorni di un'azione cavalleresca che si sviluppa e si consuma con un avversario e non contro qualcuno.

Apparve subito evidente constatare come la Regia Marina fosse stata chiamata a rivestire un ruolo di primaria importanza disponendo ormai di una flotta di tutto rispetto, ma quelle constatazioni non vennero intese dal regime e risolte in qualche modo, questioni destinate invece a rivelarsi essenziali alla prova dei fatti: come l'impiego dei sommergibili con criteri operativi aggiornati, l'inadeguata o mancante copertura aerea delle operazioni navali – di questo Longanesi era convinto – e la deficienza nelle apparecchiature elettroniche di scoperta e di localizzazione delle navi nemiche. Si naviga come un cieco contro un veggente.

Le imperfezioni dei sommergibili italiani con l'onda lunga degli oceani

Nel confronto con le onde del mare africano, i comandanti dei sommergibili che si trovavano alla ba-

se nel territorio dei Galla e dei Sidamo in Africa Orientale, avevano riferito a Supermarina dell'estrema difficoltà di fare uso delle armi e di svolgere osservazione periscopica durante condizioni di onda lunga e con uno stato del mare tempestoso. Per di più il comandante Longanesi, avvezzo al clima gelido delle quote provato durante i voli di osservazione sugli idrovolanti, si trovò a operare in un posto di comando dove la temperatura interna saliva spesso ben oltre i 40 gradi, e l'umidità raggiungeva il cento per cento e i locali dei sommergibili si infuocavano anche se i ventilatori venivano mantenuti in continua funzione.

Rimpianse, certo, le sue licenze invernali all'Armentarola, una capanna isolata delle Dolomiti, luogo in cui si arrivava solo con le pelli di foca e dove c'erano poche stanze che divideva con i suoi compagni di avventure sciistiche. «La discesa bisognava conquistarla e meritarsela» sosteneva con i suoi compagni di sci, ma sul *Brin*, come in quasi tutti i sommergibili italiani, quando il sommergibile si infilava di slancio con la prua sulle onde, l'immersione diventava la sublimazione del motto usato in montagna: perché laggiù, negli abissi, ricorrere ai condizionatori alimentati con cloruro di metile, prodotto estremamente pericoloso, significava avere a bordo primi sintomi di avvelenamento; a quel punto diventava impossibile evitare accessi di pazzia e morte.

Il cloruro di metile aveva provocato il primo disastro pochi giorni dopo lo scoppio del conflitto mondiale. Il sommergibile *Galilei*, in agguato nelle acque antistanti il porto di Aden, fu costretto a emergere

per esalazioni del gas e, appena in superficie, venne colpito dalle navi britanniche.

Morì il comandante e i superstiti, in stato di semincoscienza, non riuscirono ad autoaffondare la loro unità né a distruggere i cifrati. Gli uomini della Royal Navy, fatto prigioniero l'equipaggio, riuscirono a rimettere in moto le macchine del *Galilei* e, trionfalmente, lo condussero come preda nella loro base.

L'Union Jack sventolò al vento sul picco del *Galilei*, sopra il tricolore con lo stemma di Casa Savoia: fu un triste giorno con gravi conseguenze per il resto della flotta sottomarina italiana. In mano agli inglesi erano rimasti i codici segreti e l'ordine delle operazioni relative agli altri sommergibili operanti nel Mar Rosso. Da quel momento la caccia ai sommergibili italiani fu sin troppo facile e neanche questo episodio convinse i responsabili affinché il cloruro di metile fosse sostituito con il freon, gas non tossico già in uso nei sommergibili di vari Paesi.

Scriva il giovane comandante romagnolo del sommergibile *Brin* in una lettera del 19 luglio indirizzata al padre: «Miei carissimi tutti, qualche volta ci può capitare che appena tornati dal mare, lo si debba riprendere subito, avendo appena il tempo di fare un telegramma a casa. Non dovete perciò attribuire a trascuratezza se la lettera successiva al telegramma porta la data di qualche giorno posteriore. Questo vi dico una volta per tutte, poiché il dirvelo volta per volta potrebbe costituire un'indicazione sui nostri movimenti, indicazione che potrebbe tornare di estrema utilità al nemico se questi, mediante il suo servizio di informazioni, riuscisse ad avere in mano,

anche temporaneamente, la corrispondenza privata di una persona di bordo che scrivesse tali indicazioni».

Il passaggio dello Stretto di Gibilterra e l'azione di Birindelli e dello *Scirè*

La Gran Bretagna, da sola in guerra, era stata fino allora la potenza più debole e i sommergibili italiani potevano assurgere al ruolo che loro competeva anche in Atlantico. Occorreva però passare da Gibilterra.

Il *Brin* parte il 25 ottobre 1940 da Taranto per Bordeaux. Dovrà passare lo Stretto di Gibilterra.

Quasi contemporaneamente il sommergibile *Scirè*, al comando di Junio Valerio Borghese, aveva lasciato La Spezia per un tentativo di attacco dei “siluri umani” contro Gibilterra.

Lo *Scirè* era un sommergibile appositamente allestito per il trasporto dei siluri a lenta corsa (SLC) chiamati scherzosamente “maiali”. Arrivò nello Stretto di Gibilterra dove Borghese tentò per due volte un passaggio in superficie per entrare nella baia di Algeçiras e in entrambe le occasioni fu inseguito da vedette britanniche. Il sommergibile di Borghese finalmente passò attraverso lo Stretto e, usando a suo favore la forte corrente marina, entrò nella baia di Algeçiras. Il giorno dopo lo *Scirè* si adagiò sul fondale vicino all'estuario del fiume Guadarranque. Sei sabotatori della X^a Flottiglia MAS montarono su tre maiali e lasciarono il battello cavalcando ogni coppia un siluro a lenta corsa. Ma l'attacco fallì per avarie ai mezzi d'assalto. Due equipaggi, de la Pen-

ne-Bianchi, Tesei-Pedretti furono in grado di tornare ad Algeçiras a nuoto dove furono prelevati da agenti italiani. Poco dopo furono velocemente rimpatriati in Italia. Il terzo equipaggio, Birindelli-Paccagnini, giunse in vicinanza della nave da battaglia *Barham* quando il "maiale" ebbe problemi tecnici. Sergio Nesi scrive: «Birindelli riuscì a entrare nel porto, ma a settanta metri dalla nave da battaglia, il "maiale" affondò e vari furono i tentativi dello stesso tenente di vascello per trascinarlo sul fondo verso il bersaglio, per cui Birindelli azionò il timer per far esplodere la testa del siluro, che in effetti esplose dopo sei ore».

L'ufficiale fu catturato dopo un tentativo di fuga avventuroso, mentre il suo palombaro era già stato preso e nascosto fra le banchine della base navale inglese.

Un inutile gesto, si potrebbe pensare, se non fosse stato accompagnato dall'evidente necessità di sabotare la base per far transitare, poi, le navi di superficie e i sommergibili dallo Stretto di Gibilterra verso gli oceani e viceversa. Questa considerazione necessita di un'ulteriore precisazione. Per molti strateghi della Regia Marina la flotta italiana non avrebbe dovuto uscire dal Mare Nostrum, bensì restare ancorata al Mediterraneo, occupando il Grand Harbour di Malta e l'intero arcipelago maltese allo scopo di ottenere il controllo dello Stretto di Sicilia e del traffico marittimo nell'intera area del Mediterraneo.

Il comandante del *Brin*, Luigi Longanesi Cattani, che si stava avvicinando da levante, dette ordine agli uomini dell'equipaggio di allagare le casse per passa-

re in immersione, col sommergibile, lo Stretto di Gibilterra, nello stesso tempo in cui gli uomini dell'Intelligence britannica cercavano di estorcere i particolari sull'operazione ai due prigionieri e lo *Scirè* se ne tornava indisturbato alla base di La Spezia.

Antonio Trizzino, nel suo libro *Settembre nero* scrive: «Singolare è anche il caso dello *Scirè*, che il 30 ottobre calava in mare di Gibilterra tre “siluri pilotati” da due uomini ciascuno. L'operazione non ebbe esito fortunato e due dei piloti, Birindelli e Pacagnini, caddero prigionieri. Uno scrittore di cose navali riferisce testualmente il discorso fatto da un ufficiale inglese a uno dei prigionieri: “Voi siete il tenente di vascello Gino Birindelli, partito da La Spezia col sommergibile *Scirè* per un'impresa di mezzi d'insidia contro Gibilterra. Avete avuto un'avaria che vi ha fatto ritardare quattro giorni: vi aspettavamo prima! Il sommergibile era comandato dal capitano di corvetta Borghese. Voi eravate il capo degli operatori».

Gli inglesi sapevano?

È indubbio che a una coraggiosa lotta subacquea italiana si contrapponeva, da parte degli inglesi, una gigantesca operazione di intelligence ed era presumibile che gli inglesi sapessero dei movimenti dei sommergibili italiani.

Borghese era in guerra contro gli inglesi, senza mediazione e tentennamenti: immaginava e comprendeva benissimo quale fosse il potere del controspionaggio inglese e, dopo questo insuccesso a Gibilterra, la X^a Flottiglia MAS assunse come proprio un sistema informativo segreto, elaborato dalla Regia Marina, in grado di organizzare punti d'imbarco fis-

si lungo la costa spagnola, creando così un "imprevedibile" ostacolo alle navi degli Alleati a Gibilterra.

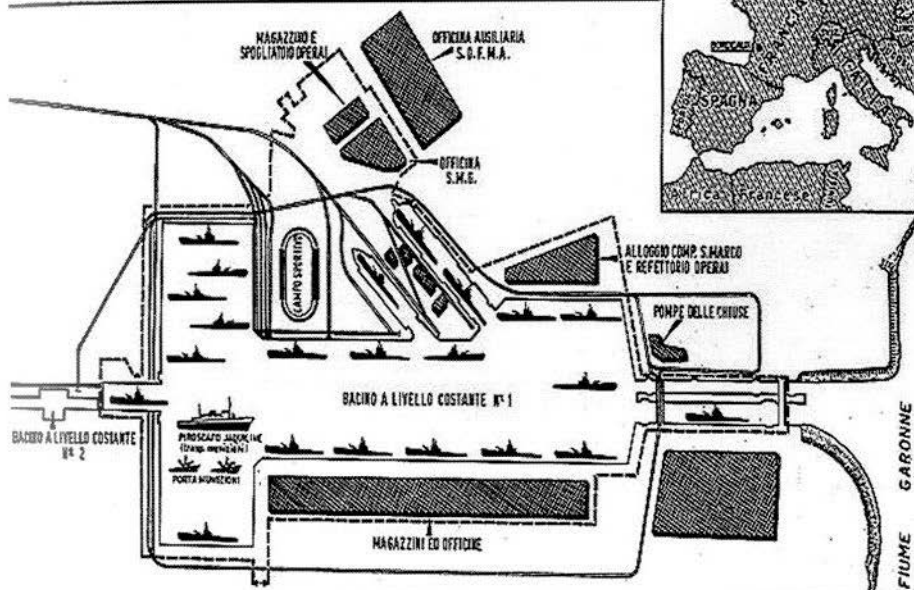
Borghese fece ritorno a La Spezia deciso di penetrare di nuovo nella baia di Gibilterra consapevole che la marea montante dei successi tedeschi, la presa spagnola di Tangeri con la resa francese, assieme alla littoria via della "non belligeranza" del Caudillo conseguente all'accresciuto ruolo internazionale della Spagna, potevano tornare utili per altri tentativi di sabotaggio alla base inglese di Gibilterra.

Longanesi Cattani al comando del *Brin* misurava, per la prima volta, le insidie dello Stretto.

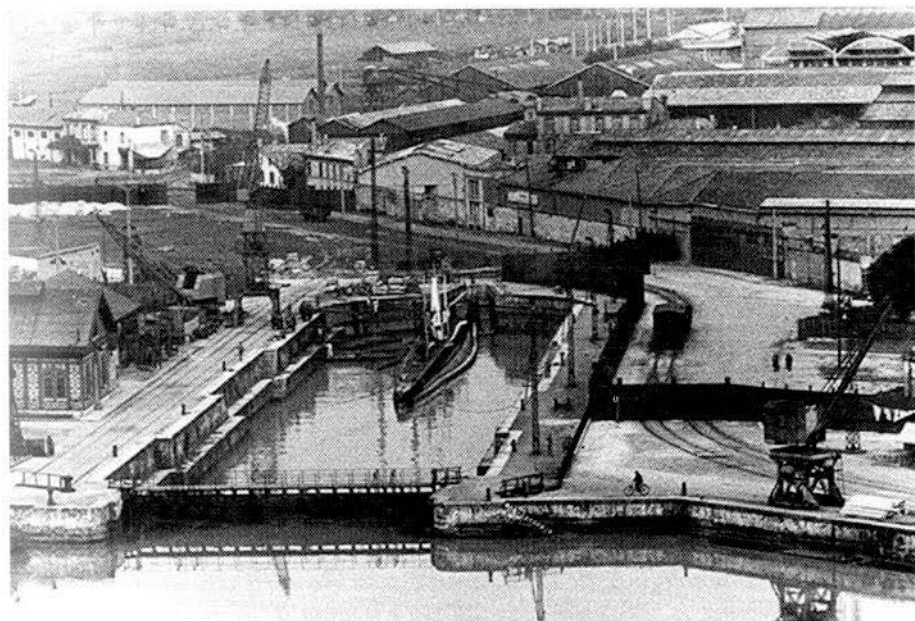
BASE DEI SOMMERGIBILI ATLANTICI ITALIANI A BORDEAUX - "BETASOM"

----- RECINTO DELLA BASE

SOMMERGIBILI



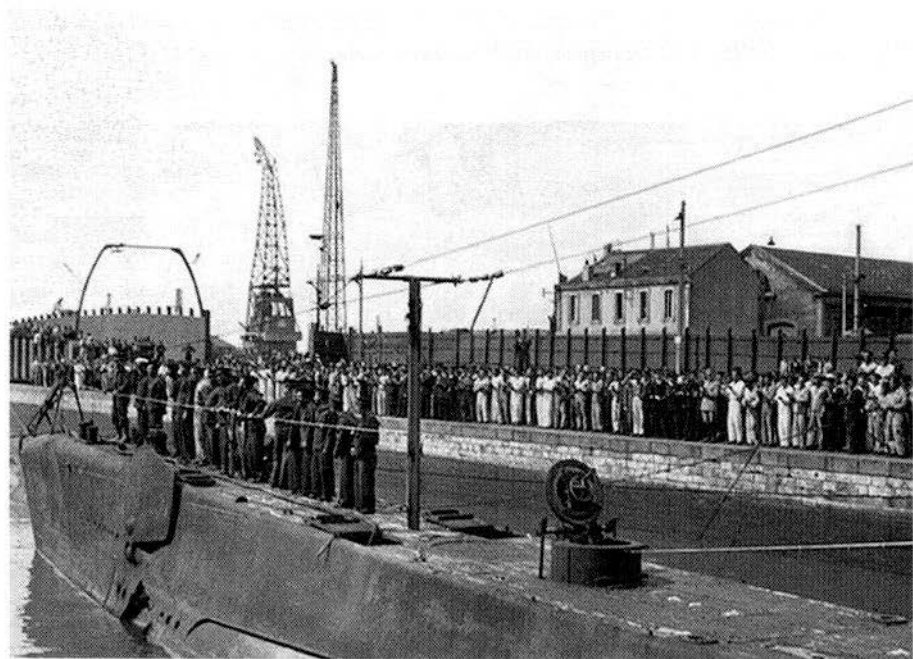
Piantina della base di Betasom vicino a Bordeaux.



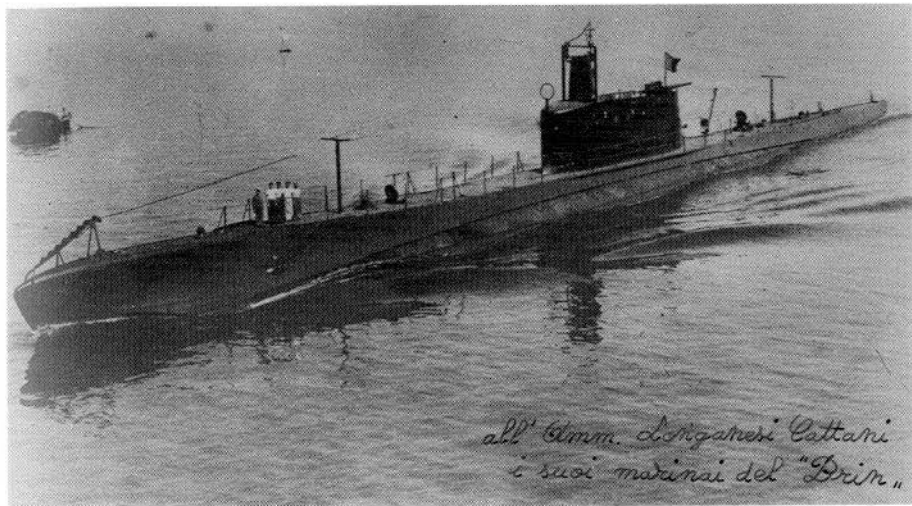
Vista aerea della base italiana dei sommergibili in Atlantico Betasom.



Bordeaux 29 settembre 1940. Arrivo del sommergibile Finzi dopo una missione atlantica.



Betasom. Un sommergibile si appresta ad attraccare al rientro da una missione atlantica. Il personale al completo è schierato sul molo per accoglierlo.



*all' Umm. Longanesi Cattani
i suoi marinai del "Brin".*

Una bella immagine del sommergibile Brin, primo comando di Longanesi Cattani con la dedica dei marinai al loro comandante, diventato ammiraglio dopo la guerra.



Betasom, 1941. Il Brin in bacino di carenaggio al rientro da una lunga missione atlantica durante la quale è stato sorpreso da una violentissima tempesta che ha provocato ingenti danni allo scafo.



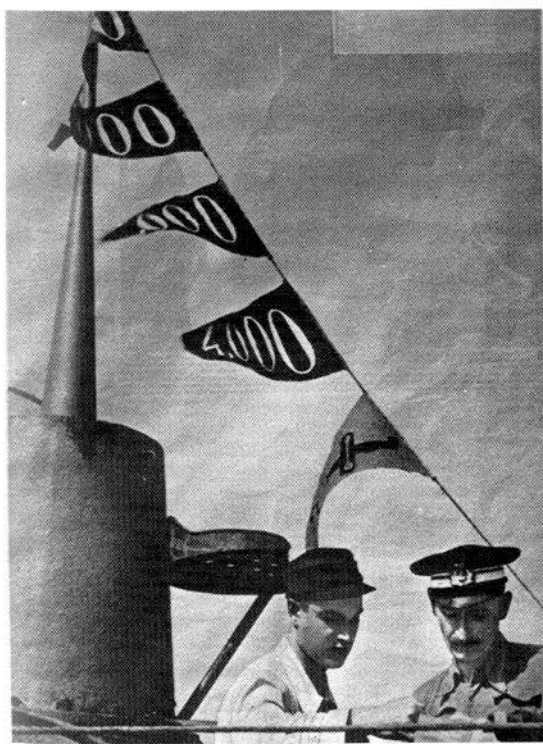
Betasom. Il comandante del Brin, attende insieme al suo equipaggio e ad alcuni comandanti dei sommergibili di Betasom l'arrivo del grande ammiraglio Karl Dönitz.



Betasom. Longanesi Cattani è stato decorato con la croce di ferro tedesca da Karl Dönitz.



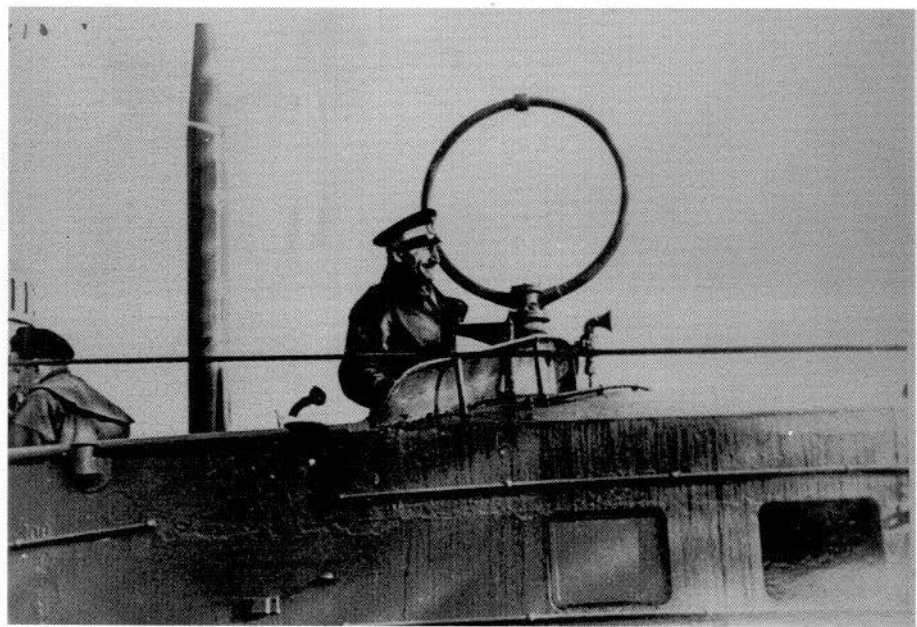
Betasom. Il capitano di corvetta Longanesi Cattani sbarca dal suo sommergibile al rientro da una missione. Lo saluta alla «scala» (sulla destra, con il giubbotto di cuoio) il tenente di vascello Leo Sposito, ufficiale in seconda.



Bordeaux, giugno 1941. Il comandante del Brin (a destra) con uno dei suoi ufficiali. Si notano le bandierine con il tonnellaggio delle navi affondate e dell'aereo abbattuto in quella missione.



Betasom. Il capitano di vascello Polacchini, comandante di Betasom, saluta il regio sommergibile Da Vinci e il suo equipaggio al rientro da una missione. Al centro, con il giaccone di cuoio, il comandante, capitano di corvetta Longanesi Cattani.



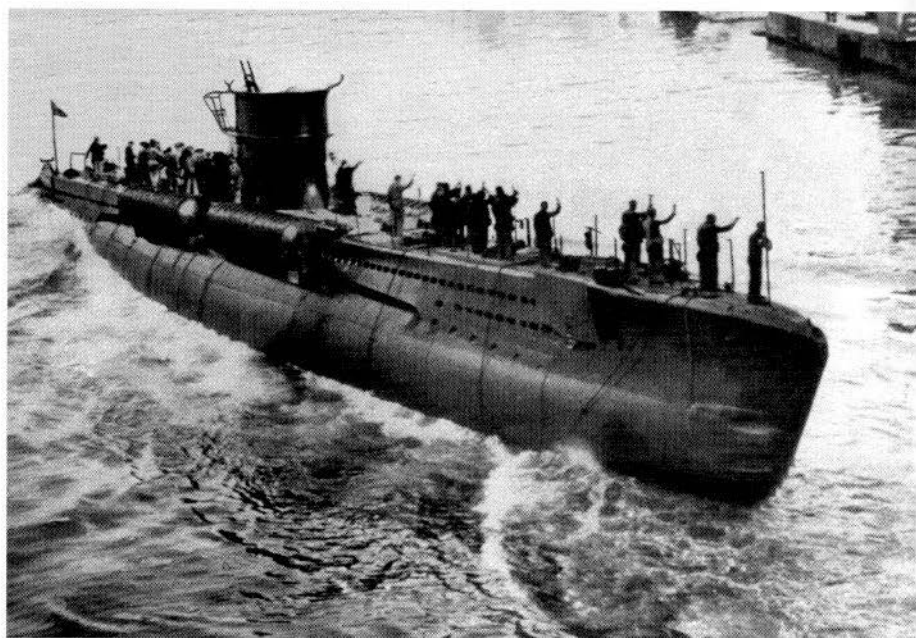
Il capitano di corvetta di Bagnacavallo in plancia sulla torretta del Da Vinci.



*L'affondamento di un piroscafo nemico armato da parte del regio
sommersibile Da Vinci al comando del capitano di corvetta
Luigi Longanesi Cattani.*



Attacco contro Alessandria d'Egitto, agosto 1940. Al centro, in doppiopetto, il duca d'Aosta. Gino Birindelli è il primo in piedi da destra.



La Spezia 11 aprile 1943. Varo del sommergibile Murena.

IL PATTO D'ACCIAIO E LA BATTAGLIA DELL'ATLANTICO

Attaccare gli Stati Uniti d'America nel loro territorio era una sfida ritenuta pressoché impossibile dagli strateghi dell'Asse. Era convinzione di Hitler che il destino della Germania si giocasse nelle steppe russe e per Mussolini quello dell'Italia passasse dalla Grecia attraverso i Balcani.

Gli americani, attaccati proditoriamente dal Giappone a Pearl Harbor, avevano reagito dichiarando guerra al Sol Levante l'8 dicembre 1941. Il sistema di alleanze siglato dal Terzo Reich, dal Regno d'Italia e dall'Impero del Sol Levante, chiamato anche RoBerTo – acronimo derivante dalle sigle delle capitali Roma, Berlino e Tokio – portò nei fatti l'Italia verso la guerra agli Stati Uniti formalmente dichiarata tre giorni dopo.

Era l'11 dicembre 1941 e il fondamento su cui si basava il Patto d'Acciaio poteva dirsi compiuto.

Era la guerra totale, la continuazione su scala planetaria di quelle che, a questo punto della Storia dell'umanità, erano da considerarsi delle scaramucce regionali.

Si profilava una resa dei conti su quanto era avvenuto dall'inizio del XX secolo, e la continuazione delle guerre combattute fra gli Stati del Mediterraneo, del Pacifico e dell'Atlantico e gli obiettivi, anche se ancora lontani e difficili da conseguire, dovevano essere, per gli strateghi dell'Asse, raggiunti e bombardati con gli aerei.

L'attacco a Pearl Harbor aveva altresì dimostrato che un'azione aeronavale poteva produrre effetti devastanti, e un attacco improvviso dal mare e dal cielo, ritenuto improbabile, poteva creare un effetto psicologico presso la popolazione, ben più efficace di una formale presa d'atto di uno stato di guerra con formali lettere recapitate presso le ambasciate.

In altri termini, l'attacco a sorpresa di Pearl Harbor sanciva definitivamente la fine di una convenzione internazionale che garantiva un modo ufficiale di iniziare le ostilità fra le nazioni.

Per gli strateghi dell'Asse, entrare a sorpresa nel suolo degli Stati Uniti era da considerarsi solo un'ipotesi possibile, senza dubbio meno realistica e probabile di un'invasione della Gran Bretagna già abbozzata con la preparazione dell'Operazione Leone Marino – Seelöwe era il nome in codice tedesco –, e soprattutto meno attuale dell'Operazione Barbarossa che prevedeva l'annientamento, via terra, di ogni resistenza sovietica.

Gli Stati Uniti erano "troppo" distanti dall'Italia e dall'Europa per pensare a qualche invasione nel loro territorio; tutt'al più l'Italia poteva far entrare in America qualche sabotatore, operazione peraltro tentata dai tedeschi, ma caduta inesorabilmente nelle maglie dell'Intelligence americana.

Il pensiero strategico della Regia Marina non prevedeva certo un invio della flotta di navi in Atlantico, anche se l'idea di forzare Gibilterra usando i sommergibili era già in atto.

Si poteva quindi tentare un attacco subacqueo a sorpresa agli USA imitando i giapponesi che, dal Pacifico, avevano mandato un sommergibile a colpire la costa della California; non era da considerarsi un'ipotesi da accantonare anche se era molto distante dal pensiero degli strateghi di Supermarina.

Attaccare un porto delle Americhe dall'Atlantico rappresentava un bersaglio possibile per la Germania anche se i tedeschi preferivano dedicare i loro sforzi bellici alla "difesa" della loro Europa.

Il grande ammiraglio Karl Dönitz con i suoi sommergibili che attaccavano i trasporti e le navi anglo-americane secondo la tecnica del "branco di lupi", pianificò immediatamente l'Operazione Rullo di tamburo contro le spedizioni dalla costa orientale degli USA, e mise quasi in ginocchio gli Alleati ma non riuscì a intimidirli.

La "Battaglia dell'Atlantico" – espressione coniata da Winston Churchill – altro non era che il punto cruciale di una guerra condotta ogni giorno, senza esclusione di colpi e con ogni mezzo, fra sommergibili germanici, convogli, navi di scorta e aerei alleati.

Una grande battaglia dove si giocavano i destini della Seconda guerra mondiale, combattuta con grande lucidità e determinazione dai tedeschi, con grandissimo slancio e coraggio dai sommergibilisti italiani, con eroismo dagli inglesi.

Quell'oceano che lambisce la costa europea della Francia e della Germania, al di là di Gibilterra, era

un ulteriore banco di prova nei rapporti di alleanza fra l'Italia e la Germania.

Scriverà Giorgio Giorgerini: «Vi erano però alcuni particolari che sembravano non suscitare una grande attenzione da parte dei vertici navali: i battelli oceanici erano tali quasi solo di nome, infatti meno che rare erano state le loro missioni, campagne o crociere in quegli spazi oceanici, ad esempio nell'Atlantico, dove essi avrebbero dovuto operare; nessuna esercitazione di guerra sottomarina era mai stata condotta in acque oceaniche dove si poteva ritenere di dover operare in caso di guerra; stati maggiori ed equipaggi non avevano alcuna preparazione o addestramento a una guerra subacquea da condurre in oceano».

A Bordeaux, nella base dei sommergibili della Regia Marina, l'aria che si respirava era quella di una collaborazione italiana in Atlantico tollerata e rispettata dalla Kriegsmarine. Dönitz affermava: «Ufficiali ed equipaggi facevano ottima impressione. Senza dubbio essi erano particolarmente selezionati, come lo erano gli equipaggi degli U-boot germanici. Ho dovuto constatare che in tema di guerra atlantica essi avevano ancora molto da imparare».

Il Patto d'Acciaio, firmato da Hitler e Mussolini a Berlino nel maggio del 1939 e che sanciva un'alleanza tra le due nazioni, era di natura principalmente politica e commerciale, mentre la collaborazione militare fra le due marine era minima. Lo sapevano bene gli ufficiali di Stato Maggiore, lo sapevano i vertici della Regia Marina, lo sapevano gli uomini che si addestravano alle missioni "impossibili" o non prevedibili dal nemico.

Inoltre i comandanti italiani non erano istruiti cir-

ca la tattica da adottare una volta in Atlantico; da questa situazione strategica non sfuggiva neanche il capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani, pronto a partire per quel grande spazio oceanico.

La flotta dei sommergibili italiani rapidi e invisibili

L'ammiraglio Cavagnari, che era stato per lungo tempo sottosegretario di Stato e capo di Stato Maggiore della Marina, aveva affermato che con la sua flotta di sommergibili l'Italia era «alla testa di tutte le marine». Per il regime fascista occorre mostrare i muscoli anche in mare costruendo molto naviglio, dimostrando alla «perfida Albione» che l'Italia era in grado di aggredire i convogli per Malta e il Nord Africa attraverso i sommergibili e i temibili M.A.S.

Con tre anni d'anticipo, si dirà poi, l'Italia di Mussolini entrava in guerra con «la più numerosa e, osiamo dire, la più addestrata flotta sottomarina del mondo», come assicurò l'ammiraglio Sansonetti, allora sottocapo di Stato Maggiore dell'Alto Comando Navale, dimenticando che era scarsissima la dimestichezza dei comandanti italiani nell'interpretare le rotte oceaniche.

Il disegno strategico di entrare in Atlantico e di forzare Gibilterra veniva affidato a un pugno di uomini di grande coraggio e gran parte di essi traeva la sua origine da quel reparto d'incursori le cui gesta vanno rintracciate alla fine della Prima guerra mondiale.

Si trattava di forzare, in qualsiasi modo, un blocco rappresentato dalla Rocca di Gibilterra approfittando anche della complice neutralità della Spagna

che controllava la baia di Algeçiras e larga parte della costa marocchina fino a Tangeri. Scrive il sommergibilista Igino Piunti: «Quasi tutti passarono lo Stretto di Gibilterra in piena guerra eludendo la sorveglianza degli inglesi. Riuscire a passare in quel piccolo tratto di mare dominato dalla munitissima roccaforte inglese di Gibilterra che con le sue navi controllava incessantemente quello spazio di mare, è da ritenere un'azione più che positiva per la nostra arma subacquea».

L'ammiraglio Cavagnari aveva promesso ai tedeschi che i sommergibili italiani avrebbero effettuato l'attività subacquea in Atlantico, passo questo molto audace dato che la Regia Marina era stata concepita principalmente per operare in Mediterraneo, ma l'Italia aveva già costruito dei sommergibili di elevato dislocamento capaci di attraversare lo Stretto di Gibilterra e raggiungere l'Atlantico per lunghe missioni.

Così era sulla carta.

Dal Mediterraneo all'Atlantico passando per Gibilterra

Gli italiani avrebbero dovuto fare i conti con la presenza della Royal Navy a Gibilterra che, a dispetto della "non belligeranza" spagnola, dava ai britannici un controllo dominante dello stretto passaggio. Nonostante ciò, i battelli italiani furono in grado di attraversare lo Stretto numerose volte senza nessun incidente di rilievo: complessivamente, durante l'intero conflitto, lo Stretto di Gibilterra fu attraversato dai sommergibili italiani trentadue volte dal

Mediterraneo all'Atlantico e quattordici volte in senso inverso, mentre la Germania aveva perso ventuno U-boots nel tentativo di attraversare l'infido Stretto per entrare in Mediterraneo.

Si può trarre anche un'altra amara conclusione: gli inglesi regolavano a loro piacimento il flusso dei sommergibili da e per il Mediterraneo, fare uscire una quarantina di sommergibili italiani dal Mare Nostrum significava per loro alleggerire la pressione della Marina Militare italiana verso i convogli della Royal Navy nelle rotte mediterranee, per aspettarli al varco di Gibilterra o nelle acque che circondano la Gran Bretagna.

Giocavano in casa.

I sommergibili italiani uscivano dallo Stretto senza alcuna esperienza atlantica, lasciando un teatro d'azione, il Mediterraneo, dove presumibilmente avrebbero dovuto avere una consolidata esperienza tattica.

Tuttavia la Regia Marina appariva, all'inizio del conflitto mondiale come l'unica Arma con un eccellente grado di preparazione, l'unica Arma forse con una visione strategica e una capacità di gestione globale del conflitto.

Longanesi Cattani sfidò soprattutto se stesso nell'ubbidire all'ordine superiore che lo destinava al comando dei sommergibili ma aveva maturato un'esperienza tale sull'utilizzo dei siluri dagli idrovolanti che adesso doveva capire meglio il loro funzionamento sott'acqua in un ambiente dove buona parte dei siluri presentava difetti o anomalie.

Gli equipaggi della ricognizione marittima decollavano ogni giorno setacciando il Mediterraneo con

missioni lunghissime, affrontando sacrifici e rischi molto gravi; i loro aerei erano generosi, dotati di eccellenti qualità nautiche, assorbivano bene i colpi durante il decollo e l'ammarraggio, ma per la madre del giovane Longanesi Cattani, saperlo in volo, era sempre un tormento. «Vola piano e basso!», si raccomandava spesso.

Betasom, la base dei sommergibili atlantici a Bordeaux

Angelino decise di scendere dalle nuvole e affrontare le profondità degli abissi.

Nel periodo in cui il giovane ufficiale di Marina romagnolo prendeva il comando del *Brin*, una missione militare italiana visitò vari porti francesi lungo la costa atlantica alla ricerca di una base per i sommergibili e, dopo agevoli negoziazioni con l'alleato tedesco, la scelta cadde sul porto fluviale di Bordeaux collegato al Mediterraneo attraverso un sistema di chiuse e canali.

Era certamente una scelta particolare, ma si dimostrò eccellente poiché poneva la base dei sommergibili a circa 50 miglia all'interno della costa del Golfo di Biscaglia cui è collegata dal fiume Gironda; inoltre era maggiormente difendibile da terra durante le previste e temibili incursioni aeree; ma quel tratto di navigazione fluviale si dimostrò pericolosa per chi arrivava dal mare e i sommergibili dovevano imbarcare sempre un pilota locale che li guidasse con sicurezza verso l'attracco interno.

Il porto di Bordeaux, malgrado fosse in stato di

abbandono dopo l'inaspettata caduta della Francia, aveva buoni attracchi, bacini di carenaggio, officine e magazzini; e tutte queste installazioni cantieristiche erano facili da ripristinare. I tedeschi approvarono la scelta e lasciarono ai sommergibili italiani un paio di banchine cominciando essi stessi la costruzione di un possente ricovero degli U-boot.

Il *Brin*, uno dei sommergibili assegnati alla base atlantica di Bordeaux, Betasom, fu costruito dai Cantieri Tosi di Taranto. Impostato il 3 dicembre 1936, era stato varato il 3 aprile 1937 e consegnato alla Regia Marina il 30 giugno 1938 e dopo aver effettuato alcune missioni senza successo nel Mediterraneo, ricevette, nell'ottobre del 1940, l'ordine di recarsi a Betasom al comando del tenente di vascello Luigi Longanesi Cattani. L'Italia era entrata in guerra con ben 117 battelli operativi e la Kriegsmarine aveva chiesto aiuto all'alleata Italia.

A Bordeaux, nella base dei sommergibili della Regia Marina, l'aria che si respirava era quella di una collaborazione italiana in Atlantico tollerata e rispettata dalla Kriegsmarine. Dönitz affermava: «Ufficiali ed equipaggi facevano ottima impressione. Senza dubbio essi erano particolarmente selezionati, come lo erano gli equipaggi degli U-boot germanici. Ho dovuto constatare che in tema di guerra atlantica essi avevano ancora molto da imparare».

Per essere precisi, l'Italia aveva la più potente e numerosa flotta subacquea del mondo, che rapportata a quella delle Marine estere, era davvero considerevole se si pensa che la Francia, all'inizio del conflitto, allineava in Mediterraneo solamente 12 unità sommergibili, e la Marina britannica 42.

La Marina Militare italiana riteneva la flotta francese l'avversario da battere per il controllo del Mediterraneo, considerando forse come improbabile il doversi confrontare con la flotta britannica.

Per la Marina tedesca uno dei teatri operativi delle forze navali dell'Asse restava ovviamente l'Oceano Atlantico e la Germania, non potendo affrontare apertamente la Royal Navy che, va ricordato, nel XX secolo era la più potente Marina del mondo, cercò di strangolare l'isola della Gran Bretagna interrompendo l'enorme flusso di rifornimenti che dovevano giungerle via mare quasi quotidianamente.

Si trattava di una guerra portata avanti anche con navi corsare dall'intera flotta della Germania, la quale, visti gli scarsi risultati ottenuti dalle navi di superficie, decise di impiegare solamente la flotta sottomarina sovrastimando forse quella italiana mandata in "soccorso".

Karl Dönitz premeva su Hitler per la conversione della flotta tedesca, puntando quasi esclusivamente sulla produzione di U-boot, e la Germania fece dei sommergibili la sua principale e più efficiente arma.

La Kriegsmarine armò durante la guerra ben 920 unità sommergibili sostenendo una strategia limitata all'attacco dei mercantili britannici, che considerava gli obiettivi più sicuri e vantaggiosi per indebolire l'economia nemica.

Dönitz insisteva poi sul fatto che la distruzione della flotta di petroliere inglesi e di quelle degli alleati alla Gran Bretagna avrebbe tolto alla Royal Navy i rifornimenti di cui aveva bisogno per far funzionare le sue navi, il che equivaleva a renderle non operative e considerarle come affondate.

Puntare quasi esclusivamente sui sommergibili per avere il controllo dell'oceano fu una scelta perlomeno discutibile e per dirla con le parole dell'ammiraglio Giotto Maraghini, sommergibilista e comandante della base di La Spezia, il sommergibile «non può sfuggire alla reazione della preda».

Il risultato della guerra in mare dei sommergibili cominciò a misurarsi soltanto in tonnellate di stazza lorda affondate (stl) calcolate sulla base dei parametri convenzionali con cui si misurava e si è misurata la potenza delle flotte delle nazioni belligeranti e i risultati ottenuti dai comandanti formavano una specie di graduatoria, verso la quale nessuno poteva sottrarsi.

La divulgazione dei dati relativi al tonnellaggio di naviglio affondato, da parte di Maricosom e proseguita poi in modo acritico, serviva nelle intenzioni a stabilire la "redditività" del battello, dare medaglie e promozioni, galvanizzare gli equipaggi, creare i presupposti per un'informazione o disinformazione, ma ignorava totalmente tutti quei fattori che portavano un comandante a compiere un'azione bellica in quel teatro di guerra e soprattutto condannava il sommergibile ad essere destinato per un'unica possibilità d'impiego.

Sfugge a questa considerazione, non certo per mancanza di un pensiero strategico complessivo, l'impiego del sommergibile per azioni diverse tipo quelle a cui pensavano il capitano di vascello Adalberto Mariani e Teseo Tesei per attraversare la calotta polare, oppure a quelle immaginate da Junio Valerio Borghese con lo *Scirè* per affrontare Gibilterra e con il *Leonardo da Vinci* per attaccare New York.

LA PRIMA VOLTA IN GUERRA CON UN SOMMERGIBILE NELLO STRETTO DI GIBILTERRA

Le correnti oceaniche che si incontrano nelle acque di Gibilterra con il Mediterraneo e che avevano ostacolato il comandante Junio Valerio Borghese nel portare lo *Scirè* nella baia di Algeçiras furono ostili anche al tenente di vascello Luigi Longanesi Cattani.

Mentre si avvicinava all'imboccatura delle Colonne d'Ercole, durante il passaggio in immersione, il sommergibile, spinto dalle forti correnti, subì danni urtando prima sulla sponda settentrionale e più tardi, una seconda volta, su quella meridionale fino a rimbalzare sul fondo.

Con i motori elettrici al minimo, il *Brin* si approssimava, ballonzolando in immersione, verso il centro dello Stretto e nella camera di manovra la tensione era altissima. Tutti al proprio posto di combattimento; il silenzio era rotto solo dal sordo scricchiolio dello scafo.

Dall'idrofonista arrivò l'allarme per due segnali forti in avvicinamento da poppa e ancora, sulla dritta, rumori di eliche velocissime, probabilmente motosiluranti.

Dai cacciatorpediniere inglesi, che avevano iniziato a usare i loro ecogoniometri in maniera massiccia per stanare i sommergibili, arrivavano segnali di altre eliche in avvicinamento di prua, almeno tre forti segnali, leggermente sulla dritta.

La situazione stava cominciando a complicarsi maledettamente; gli uomini si lanciavano rapide ed eloquenti occhiate, ma nessuno manifestava ansia o paura; ogni gesto ben controllato lasciava intendere la padronanza di sé che ogni uomo dell'equipaggio doveva avere in quei momenti.

Un botto violento sul fianco fece temere il peggio.

«La prossima volta sbattiamo a Cuba!», disse il direttore di macchina a bassa voce quasi a sdrammatizzare lo scarroccio, in modo che la battuta ironica e confidenziale non potesse essere udita dagli altri uomini dell'equipaggio impegnati in camera di manovra.

Scriverà sul giornale di chiesuola il comandante: «In base alla rapida diminuzione di fondale e alle condizioni di scarica della batteria che non mi permettono di oppormi alla corrente, giudico che un'ulteriore permanenza in immersione produrrebbe l'incaglio dell'unità. Appena emerso mi accorgo di essere in prossimità della costa africana a circa due miglia a nord-est di Capo Malabata. La bussola, probabilmente per trascinamento della rosa a causa dell'urto contro la costa, era derivata di centottanta gradi».

Il *Brin*, costretto all'emersione, si ritrovò a poca distanza dal porto neutrale di Tangeri.

Tutto l'equipaggio ebbe la netta percezione che mezza Royal Navy fosse lì riunita a formare il comitato di ricevimento.

Era davvero impressionante il numero di navi militari che pattugliavano lo Stretto di Gibilterra.

Il sommergibile italiano mentre cercava di agguantare il porto di Tangeri fu intercettato da due cacciatorpediniere inglesi: il *Brin*, sfuggendo alla caccia del cacciatorpediniere *Greyhound*, che tenterà anche di speronarlo, riuscì ad ancorarsi nella baia di Tangeri per riparare i danni subiti assieme al sommergibile *Bianchi* partito da La Spezia una settimana dopo lo *Scirè* di Borghese.

La zona internazionale di Tangeri era già considerata annessa al protettorato spagnolo con il pretesto di salvaguardarla da un colpo di mano di Hitler o di Mussolini e in quegli stessi giorni la Spagna smantellò l'organizzazione internazionale che governava Tangeri mentre una legge del *Caudillo* stabilì che le norme da applicare nella zona spagnola fossero estese anche all'ex zona internazionale del faro di Capo Spartel, che da quel momento dipese interamente dall'alto commissario spagnolo a Tetuán.

Con l'intervento dell'esercito spagnolo, il sommergibile del giovane tenente di vascello Longanesi Cattani, seppur malconcio, era momentaneamente in salvo nelle acque del porto di Tangeri e le colonne del "non plus ultra" furono superate dal *Brin*.

Alla luce del faro di Capo Spartel

Le coste nordafricane, soprattutto dalla parte atlantica, non sono mai state considerate sicure dai marinai a causa delle forti correnti e delle scogliere prive di porti naturali e i numerosi naufragi di vascelli a

vela di ogni nazionalità che attraversavano lo Stretto di Gibilterra sono la prova di questa pericolosità. La baia di Tangeri in Marocco e la rada di Algeçiras sono gli unici ridossi possibili che si possono agguantare mentre si sfilano le Colonne d'Ercole in quel tratto di mare chiuso a levante dalla Rocca di Gibilterra e a ponente da Capo Spartel.

Che Capo Spartel si trovi a poco più di 30 miglia da Gibilterra e che le navi in entrata nel Mediterraneo o nell'Atlantico si vedano a occhio nudo da questo particolare punto della costa marocchina, fece sì che le potenze marittime che si affacciavano sull'Atlantico decidessero, nella seconda metà del XIX secolo di costruire un faro sulla sommità della collina che sta a ponente della città.

La decisione di costruire un faro, al di là delle Colonne d'Ercole, divenne necessaria soprattutto dalla consuetudine dei velieri dell'Ottocento di darsi appuntamento fuori Capo Spartel per compiere in comune il viaggio verso l'America attraverso quelle rotte "climatiche" i cui tracciati sono mostrati sulle "Pilot Charts" dell'Ammiragliato britannico e che evidenziano i fenomeni meteomarini più frequenti in certi periodi dell'anno.

Per le loro traversate oceaniche le navi a vela approfittavano e sfruttavano gli alisei, i venti costanti tropicali che gli inglesi chiamano "trade winds", venti del commercio per attraversare l'Atlantico.

Il porto di Tangeri per la sua importanza strategica – fin dalla scoperta delle Americhe era stato conteso da spagnoli, portoghesi e inglesi – ha da sempre rappresentato il luogo d'incontro fra il cuore dell'Africa e il mare, nonché una baia importan-

te per l'ancoraggio di navi, quasi messa apposta lì dal Creatore, pronte a dare fondo prima di affrontare l'Atlantico.

Dopo varie occupazioni, nel 1923 Tangeri fu dichiarata zona internazionale sotto il controllo delle grandi potenze.

Il tenente di vascello Longanesi Cattani, con l'equipaggio del *Brin* ormai in prossimità d'ormeggio a Tangeri, aveva superato le Colonne d'Ercole e stava andando contro l'aliseo portoghese, il vento invernale che lambisce le coste del Portogallo, e contro le perturbazioni atlantiche invernali, fu costretto poi a navigare in emersione in quel tratto di mare sorvegliato dalle navi da guerra e dagli aerei inglesi.

Insomma, un oceano non certo tranquillo e molto affollato, al di là di Gibilterra, dominato dal faro di Capo Spartel.

Il direttore di macchina, il capitano del genio navale Umberto Bardelli, coetaneo del comandante Longanesi Cattani e suo compagno di corso in Accademia a Livorno, mise i motori del *Brin* al minimo allorquando seppe che il sommergibile *Bianchi*, che aveva avuto un'avventura simile al *Brin*, era pure lui ormai sicuro all'ormeggio in porto.

L'equipaggio manovrava agli ordini del comandante, tutti i marinai fremevano eseguendo febbrilmente le complicate operazioni che precedevano l'approdo e il *Brin* fu assicurato alle bitte d'ormeggio quando dalla radio di bordo arrivò la notizia che le truppe del generale Franco stavano occupando Tangeri.

Tangeri: una città di frontiera sulla costa dell'Africa

Gli inglesi, coscienti di non poter fare nulla contro l'azione di forza spagnola, continuarono a mandare i loro militari a fare i week end nella città misteriosa dell'ultima sponda mediterranea dell'Africa.

Città magica, ricca di follie e di virtù, luogo di incredibili fermenti culturali, serviva a tutto il mondo con quell'incerto equilibrio internazionale. Ospitava famiglie sconosciute, ma ricche e potenti, intellettuali e scrittori, avventurieri, spie, che si mescolavano con la popolazione locale nascosti dai caffettani che furtivamente si perdevano nelle vie strette, dai negozietti pieni di merci, e nei suk della casbah fra l'acre odore di sarde fritte.

Un vociare confuso accolse i comandanti dei sommergibili italiani appena sbarcati. Il porto con le case che si affacciano sull'acqua, con le superfici annesse dal salmastro, sembrava la propaggine a mare dell'altro suk.

Accanto alla città cosmopolita c'era la comunità dei pescatori, dei marinai e di tutte quelle maestranze che permettevano agli scafi di sfidare l'oceano.

Nella zona dell'angiporto convivevano commercianti musulmani, cattolici, protestanti, ebrei: un crogiolo che ribolliva, apparentemente estraneo alla guerra che si combatteva nel mondo; le loro offerte e profferte producevano quelle rilassatezze che facevano rinviare le partenze o anticipare il ritorno.

Tutti con le loro scuole, i loro affari trasversali, qualcuno torbido, come dappertutto; tutti i loro templi, con le loro chiese, le loro moschee e le loro radio. Una città di frontiera e di vocazione interna-

zionale, dove, nelle splendide ville sulla collina all'ombra delle palme, si nascondevano informatori e agenti del controspionaggio internazionale. Fra gli eleganti saloni degli alberghi di lusso, e nei fumosi caffè della casbah, il mondo dell'Occidente viveva in un luogo che era apparentemente estraneo alla guerra.

Nelle ambasciate, la diplomazia internazionale non lavorava certo per favorire incontri pacificatori.

La guerra era stata dichiarata e bisognava affrontarla con qualsiasi mezzo anche a Tangeri ma senza rompere i delicati equilibri mondiali e della comunità internazionale. L'intrigo era all'ordine del giorno e il giovane comandante romagnolo comprese bene che sarebbe stato molto saggio interpretare ciò che accadeva dentro la Medina e all'ombra del Palazzo del sultano prima di partire verso Betasom.

Gli spagnoli fecero sapere al comandante Longanesi Cattani che aveva sessanta giorni di tempo per riparare il suo sommergibile e si preoccuparono anche di far giungere al più presto dall'Italia il materiale necessario e i tecnici specializzati.

Gli inglesi furono informati della decisione spagnola di concedere solo due mesi di tempo al *Brin*, ma nulla trapelò circa il soccorso tecnico prestato al *Brin* dagli uomini del Caudillo.

Il silenzio del sommergibile posamine *Foca* e il destino del *Durbo* nelle acque di Gibilterra

Gli uomini dell'Intelligence della Royal Navy considerarono corretto tutto ciò; non provocarono inci-

denti con gli equipaggi dei sommergibili italiani, continuarono a mandare i loro soldati per i week end a Tangeri, stavolta con qualche sabotatore in più, e lasciarono all'imboccatura del porto soltanto l'*Agate*, un grosso peschereccio a strascico usato come mezzo antisommergibile.

Dietro questa indifferenza e questa flemma tipicamente anglosassoni, accentuate dall'atmosfera rilassante di Tangeri si nascondeva l'insidia di un piano per impadronirsi del *Brin* da parte degli inglesi. Agli uomini dell'equipaggio fu dato l'ordine di aumentare la vigilanza al battello e al direttore di macchina Bardelli di accelerare i tempi del raddobbo.

A bordo regnava una ferrea disciplina mentre negli incontri cavallereschi fra ufficiali nelle sale delle ambasciate, il comandante Longanesi Cattani si lamentava spesso, ad alta voce, con i colleghi inglesi e spagnoli della scarsità di mezzi messi a sua disposizione per riparare il suo sommergibile e, fra le altre cose, del fatto che gli sarebbe occorso più tempo.

In quegli incontri si poteva anche capire il grado di informazioni che l'Intelligence britannica possedeva e con quali mezzi i britannici bloccavano i sommergibili in difficoltà emersi, senza affondarli.

Fra gli equipaggi in sosta a Tangeri circolava voce che, dopo un tentativo di speronamento di un sommergibile, gli inglesi sparassero con le mitragliatrici sui boccaporti per evitare che l'equipaggio uscisse dalla falsa torretta, impedendo così l'autoaffondamento. Si minacciava di morte l'equipaggio indifeso, se avesse tentato di affondare il battello. I documenti di bordo tempestivamente sequestrati, compresi i codici, venivano immediatamente mandati a Bletch-

ley Park a Londra, dove esisteva il centro di decodifica delle comunicazioni strappate alle forze dell'Asse, nominato Ultra.

Di alcuni sommergibili tedeschi non se ne seppe più nulla, così come non si sapeva più nulla del sommergibile posamine *Foca*.

Negli stessi giorni della permanenza forzata a Tangeri del comandante Longanesi Cattani e del suo equipaggio, Maricosm inviava al Quarto Gruppo Sommergibili di Taranto un estratto del rapporto del sommergibile *Brin* riguardante un presunto avvistamento del *Foca* fuori delle ostruzioni del porto. Ma questo non servì a chiarire la sorte del sommergibile comandato dal capitano Ciliberto.

La direzione generale del personale e dei servizi militari, sei mesi dopo, si rivolse al presidente della Croce Rossa Italiana: «Secondo asserzioni verbali dei rappresentanti diplomatici di due Stati neutrali, il sommergibile *Foca* sarebbe stato catturato con tutto l'equipaggio ed il nemico avrebbe conservato il più rigoroso silenzio. È ovvio illustrare l'interesse, per questo Ministero di appurare la consistenza della notizia. Si prega vivamente codesta Presidenza di svolgere con la dovuta circospezione le indagini del caso e si allega, per facilitarne il compito, copia del ruolo di bordo».

Informazioni ufficiali britanniche daranno successivamente corpo all'ipotesi che il *Foca* fosse saltato su mine nemiche, al largo della costa palestinese, probabilmente tra il 12 e il 15 ottobre.

Inoltre il *Brin* partiva da Taranto il 28 ottobre 1940 dieci giorni dopo che il sommergibile *Durbo*, a una settantina di miglia da Gibilterra, bersagliato

dalle navi britanniche *Firedrake* e *Wrestrel* era stato costretto a risalire in superficie per le avarie subite e salvare l'equipaggio, permettendo così agli inglesi di impadronirsi dei preziosi documenti segreti di bordo mentre erano in corso le operazioni di allagamento e di salvataggio.

Le convinzioni e le certezze sul ruolo dell'Intelligence britannica

Il sospetto che la Royal Navy fosse a conoscenza dei piani italiani, degli ordini e delle rotte delle navi, nasceva dalla sorprendente sequenza di successi del nemico e divenne quasi una certezza con il passare del tempo.

Dirà poi Giosuè Riviera sommergibilista imbarcato sull'*Emo* a Napoli dopo che il battello era rientrato da Tobruk: «Mi presentai: "Scusi comandante, mi sono permesso di accendere la radio anche se non siamo in servizio ed ho captato questo messaggio". Dopo averlo letto mi disse: "Ma dove? Sei sicuro?". Risposi di sì e lo informai che se voleva poteva venire alla radio che dopo 10 minuti lo avrebbero ripetuto; infatti lo ripeterono, era sull'onda lunga. Il comandante mi ordinò di non dire nulla e, preso il messaggio andò al comando di Napoli da dove chiamò Roma. Roma sostenne di non averci mai chiamato, erano gli inglesi che trasmettevano: si andava all'appuntamento e si andava in fondo al mare. Ci cambiarono tutti i cifrari e il comandante mi raccomandò di non dire nulla a nessuno, altrimenti avremmo potuto scatenare il panico».

Questo portava a concludere che ci dovesse essere qualcuno che informava gli inglesi: abili spie o addirittura traditori negli alti comandi della Regia Marina poiché erano pochi gli uomini a conoscenza delle informazioni riservate e degli ordini operativi.

Per Longanesi Cattani, caratterialmente abituato a fidarsi del prossimo, il sospetto che il nemico fosse a conoscenza dei piani italiani, degli ordini e delle rotte delle navi, nasceva dalla sorprendente sequenza di successi degli inglesi in Mediterraneo, e divenne quasi una certezza con il passare del tempo.

Tutto ciò lo rese ancor più guardingo e decise, senza parlarne con nessuno, che da allora sarebbe diventato opportuno non seguire pedissequamente le rotte ordinate da Supermarina, ma interpretarle. Si trovò così, come tanti altri generosi comandanti, a intendere a modo suo la guerra.

A Tangeri le antenne radio erano ovunque; le comunicazioni arrivavano principalmente via etere e la possibilità di vincere la Battaglia dell'Atlantico diventò per gli inglesi una guerra parallela altrettanto sofisticata come quella che si combatteva in mare. In questo contesto, anche gli specialisti di scienze del comportamento, furono parzialmente impegnati contro il Terzo Reich.

La rocambolesca partenza del *Brin* da Tangeri

Con un sorriso disarmante, il comandante Longanesi Cattani chiese al portiere del vecchio hotel coloniale che si affacciava sul porto, di mandare la sua

uniforme bianca in lavanderia per essere lavata e stirata per il giorno dopo.

Non era un ordine ma un sottile invito a non avere fretta: in fin dei conti quei giorni passati a Tangeri per rimettere in sesto il suo sommergibile lo avevano convinto che in quella città dalle persiane chiuse si poteva sostare piacevolmente.

I lavori sul *Brin*, anche grazie al contributo di tecnici arrivati prontamente dall'Italia, erano quasi ultimati quando il comandante salì a bordo; un rapido sguardo d'intesa con il direttore di macchina e risalì prontamente in torretta a scrutare l'ormeggio. Alcuni ragazzi dell'equipaggio appena lo videro chiesero se potevano usare la coperta del sommergibile per mettere i panni appena lavati ad asciugare al caldo sole del pomeriggio di Tangeri e andare in libera uscita.

Fu dato loro il permesso e, con un sorriso sotto un paio di baffi più da "corsaro" che da gentiluomo romagnolo, autorizzò la libera uscita con l'ordine tassativo di rientro a mezzanotte, poi si infilò in un bar del porto seguito dal comandante in seconda.

In seguito andò al cinema in compagnia. Come se nulla fosse.

Un binocolo era perennemente puntato sul *Brin* durante le ore del giorno e il rapportò che seguì era di un convinto e accettato fatalismo italiano: il *Brin* sarebbe rimasto ancora per molto tempo a Tangeri e certamente non sarebbe partito in quella notte con la luna piena e l'equipaggio a terra.

I servizi segreti di Sua Maestà Britannica si erano convinti.

Il comandante Longanesi Cattani, nel tiepido

pomeriggio di Tangeri, aveva aspettato che il vento calasse e che le onde dell'Atlantico perdessero le bianche creste spumeggianti per dare ordine ai due marinai sommozzatori del *Brin* di tagliare i cavi della linea telefonica sottomarina che collegava Tangeri a Gibilterra.

Poi, verso mezzanotte, salito a bordo e chiamato il posto generale di manovra, il *Brin* scivolò, in silenzio, verso l'orizzonte dell'Atlantico, illuminato dalla luna piena, beffando gli inglesi convinti che in quelle condizioni il sommergibile italiano non sarebbe mai partito.

Quella notte stessa il sommergibile italiano salpò da Tangeri alla volta di Bordeaux, navigando nella gibigiana della luna.

L'equipaggio non ebbe nemmeno il tempo di consumare quel rito scaramantico caro a tutti i sommergibilisti che consisteva nel darsi il "turno di guardia" nei salotti dei bordelli prima di una missione di guerra.

C'era nella partenza improvvisa l'atto di sfida di Longanesi Cattani, la generosa temerarietà un po' spaccona, tipica dei romagnoli e un'assunzione piena della responsabilità di comando.

Senza aspettare l'ordine da Roma.

Il *Brin* arrivò a Bordeaux, accolto dalla fanfara della Kriegsmarine il 18 dicembre dopo aver forzato il blocco del porto di Tangeri la notte di plenilunio nelle ore in cui le truppe italiane in Grecia si fermavano dopo aver fallito ripetuti attacchi e mentre nell'Africa settentrionale si scatenava la controffensiva inglese che costringeva gli italiani alla ritirata.

Le operazioni dello *Scirè* e l'autoaffondamento del *Durbo* lungo la costa spagnola e marocchina avvennero all'insaputa dei comandanti dei sommergibili italiani partiti dal porto di Tangeri, tuttavia la contemporaneità degli eventi lungo lo Stretto di Gibilterra lascia immaginare che esistesse una sapiente regia nel far coincidere il possibile scacco agli inglesi a Gibilterra con l'attacco improvviso di Mussolini alla Grecia e dare al Caudillo il pretesto per una presunta perdita di neutralità per la temuta occupazione di Tangeri da parte dei sommergibili del Duce.

Il Führer è infuriato: «Le conseguenze psicologiche della situazione sono spiacevoli (...), le conseguenze militari di questa situazione sono, Duce, molto gravi (...). Gli inglesi intensificheranno le loro basi aeree sul Mediterraneo (...). In Africa impegnavi a raggiungere Marsa Matruh per stabilirvi una base aerea per i nostri Stukas e i Ju 88, che dovranno cacciare la flotta britannica da Alessandria entro la fine dell'anno. La questione Mediterraneo deve essere liquidata entro la fine dell'anno».

La lettera di Hitler a Mussolini era appena arrivata a destinazione quando si scatenò una violenta offensiva inglese sul Mediterraneo e sul Nord Africa mentre dagli aeroporti della Gran Bretagna partirono, in formazione e carichi di bombe, gli aerei della Raf. Destinazione Bordeaux.

La controffensiva della "perfida Albione" si sviluppò anche, e per la prima volta, su Betasom. Le navi *Usaramo* e *De Grasse* dov'erano acquartierati i marinai e gli operai italiani, furono colpite.

I bunker in cemento con le porte in acciaio che

servivano da ricovero per gli U-boot furono colpiti pesantemente.

Per la prima volta gli italiani morirono a Betasom.

Le trappole dei servizi segreti inglesi

Le onde dell'Atlantico stavano diventando sempre più pericolose e il *Brin* ebbe, nel Golfo di Guascogna un violento scontro a fuoco con il sommergibile britannico *Tuna*, scontro che si prolungò a lungo e terminò poi con il lancio di sei siluri da parte del *Tuna* e di due da parte del *Brin*, fortunatamente senza alcuna conseguenza per entrambi gli scafi. Il comandante italiano riprese la propria rotta lasciando il battello inglese nel dubbio di essere stato attaccato da due cacciatorpediniere tedeschi. Scrisse il comandante Longanesi Cattani: «All'avvistamento, contro luna, il *Tuna* scambiò il mio *Brin* per un altro sommergibile inglese che egli sapeva trovarsi in zona vicina e perciò prese l'iniziativa di fare il segnale di scoperta la cui "parola" corrispondeva, per una coincidenza del tutto accidentale, alla nostra "parola" di quel giorno. Quando risposi alla sua "parola", che mi risultava esatta, il *Tuna* non ebbe più dubbi sulla mia qualità di avversario poiché la mia "controparola" non corrispondeva alla sua, ed iniziò l'azione con lancio di siluri e tiro di cannone».

Che questo equivoco fosse solo una coincidenza lascia molto perplessi, tuttavia mette in risalto il carattere estremamente leale e guardingo di Luigi Longanesi Cattani formatosi al motto di «non credere, ma ubbidire e combattere». Da vero militare!

Alla foce della Gironda il comandante riuscì a beccare l'alta marea e a far salire il pilota, anche se il canale navigabile era ben marcato e il pescaggio del sommergibile molto limitato.

Aveva scritto da Taranto ai familiari: «Ora siamo in guerra. (...) Quale sommergibile commanderò, in quale zona sarò dislocato, quale base avrò, sono tutte notizie riservatissime, che, evidentemente non potrò mai comunicare. Vi sarà di conforto sapere che avrò il comando di una unità subacquea in guerra e che questo comando terrò con onore, con coraggio, mettendo tutta l'anima, tutta la fede, tutta la risoluzione che sono in me il frutto di una continua preparazione della mente e dello spirito a questa lotta accanita. (...) Durante la mia permanenza in mare, naturalmente non potrò mandarvi alcuna notizia, nemmeno per R.T. Le permanenze saranno generalmente lunghe e occorrerà per voi avere un po' di pazienza e molta fede».

Vale la pena sottolineare che i primi sei mesi di guerra furono disastrosi per i sommergibili italiani: 11 andarono perduti nel Mediterraneo e altri 4 nel Mar Rosso, quasi sempre sorpresi da un sommergibile, da qualche aereo o cacciatorpediniere inglesi e che negli stessi giorni di novembre in cui si tentava l'attacco alla Rocca di Gibilterra, il regio sommergibile *Faà di Bruno*, nella sua missione tutta atlantica, venne dato per disperso a ovest della Scozia. Dopo la partenza da Bordeaux il battello non aveva dato più notizie di sé.

Il vicecomandante del Naval Intelligence USA, il capitano Ellis M. Zacharias, nella sua autobiografia, *Secret Missions*, sostenne che le imboscate dei primi

mesi di guerra furono tese «sfruttando alcune informazioni che il servizio segreto della Marina britannica si era procurato a Roma alla vigilia dell'entrata in guerra» anche se è molto più verosimile che i cifrati che giungevano, sulle onde di prescrizioni ai sommergibili trasmesse secondo i codici e le norme segrete di procedura radiotelegrafica, con l'ordine di navigare secondo determinate rotte e "parole", non provenissero dai comandi italiani ma da quelli britannici.

Le prime promozioni a Betasom

I sommergibili atlantici italiani vennero mandati in quelle parti dell'Atlantico sufficientemente distanti dalla Gran Bretagna e in vicinanza delle coste americane e latino-americane nonché dell'Africa Occidentale.

È proprio in quelle acque dell'Oceano Atlantico che i sommergibili italiani affondarono un centinaio di navi; soprattutto gli uomini al comando e gli equipaggi acquisirono quella esperienza che in oceano si misura anche dalla capacità di vivere a bordo con l'onda lunga, senza avvistare alcun tratto di costa per molto tempo.

Romolo Polacchini che era stato il capo della base atlantica di Bordeaux con il grado di capitano di vascello scriverà nella prefazione al volume *Rietter der Tiefe Grave Wölfe*: «Senza voler stabilire una graduatoria di valore, possiamo citare il comandante Angelo Longanesi Cattani, terzo con tsl di naviglio mercantile affondato e due navi danneggiate per complessive 30.400 tsl; anch'esso gentiluomo perfetto, ufficiale di

Marina dotato delle più belle virtù, comandante di sommergibili e combattente del mare valorosissimo, animato sempre da slancio e da entusiasmo».

La considerazione verso il giovane ufficiale di Marina fra la gente romagnola aumentò quando "Il Resto del Carlino", il 29 giugno 1941, pubblicò un pezzo su due colonne nella rubrica Combattenti di Romagna. A conclusione dell'articolo si leggeva: «Segnalato sovente per perizia, audacia e spiccato spirito di equilibrio e di iniziativa, ha conseguito importanti encomi e due croci di guerra: l'una al Merito, l'altra al Valore. In tutti gli elogi ben meritati si può comprendere la vita del bravo capitano. Al dovere egli si è sempre dedicato come a un ministero di virtù, attraverso una mirabile semplicità e modestia. Al capitano Luigi Angelo Longanesi Cattani cui va ora il commosso e riconoscente saluto della Nazione, giunge anche quello specialissimo di tutti i bagnacavallesi, i quali, non animati da un senso di vanità e di egoismo, vogliono che, nel doveroso omaggio a così valoroso figlio, si affermi – nella luce dell'esaltazione e della fiamma dell'ardore – la grandezza e l'immortalità della Patria».

Al comandante Bardelli, come premio ai suoi sforzi nel rimettere in condizioni operative il *Brin* durante la sosta forzata di Tangeri, su segnalazione del comandante Luigi Longanesi Cattani, non tardò a giungere un encomio solenne: «In località lontana dalla base contribuiva in modo efficace con tenacia ed entusiasmo, a ripristinare rapidamente la piena efficienza del proprio sommergibile danneggiato da offesa nemica». Longanesi Cattani fu promosso a diciembre dello stesso anno capitano di corvetta.

Nella base dei sommergibili atlantici di Betasom

si incontrarono uomini che negli abissi dell'oceano furono tutti una sola entità: marinai dai volti scavati, ricoperti da barbe ispide e incolte che li facevano quasi assomigliare l'uno all'altro; con loro, il comandante, vecchio e appena trentenne che li trattava come fratelli da proteggere, di appena vent'anni. Ragazzi che in Atlantico stavano per giorni tagliati fuori dal resto del mondo.

Un loro mondo si creava a bordo, in un mare diverso dal Mediterraneo e si riduceva, con il passare dei giorni, a quel "piccolo" scafo in acciaio sospeso in silenzio negli abissi dell'oceano.

Cominciavano da Bordeaux le lunghe navigazioni fino alle coste delle Americhe, verso il Mar dei Caraibi, a volte investiti da tempeste violente che mettevano a dura prova la struttura in acciaio dello scafo.

L'impatto duro e impetuoso del sommergibile nell'incavo delle onde oceaniche, alte fino a dieci metri, faceva frangere, con violenza inaudita, una montagna d'acqua sulla torretta, la prora del sommergibile spariva come inghiottita dall'oceano e le eliche impazzivano con il loro girare a vuoto. Appena finivano di andare su di giri e di urlare in sala macchine, il lungo battello arrancava faticosamente per arrampicarsi disteso fino alla sommità dell'onda, restando talvolta in bilico per cadere violentemente sulla superficie del mare sconvolto da montagne d'acqua, bianche di schiuma che tornavano a bordo con una forza inaudita.

La navigazione in Atlantico era molto diversa da quella in Mediterraneo.

I destini della Patria e il destino di un uomo di mare

Il capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani non aveva quell'esperienza di navigazione oceanica e aveva comandato il *Brin* in Mediterraneo e in Mar Rosso passando per Suez. Aveva sempre navigato dentro quella «sua prigione mediterranea» – definita così dal Duce in un suo rapporto riservato inviato nel marzo del 1940 a re Vittorio Emanuele III – e adesso si trovava a combattere in mare «per spezzare le catene di ordine territoriale e militare che ci soffocano nel nostro mare, poiché un popolo di 45 milioni di abitanti non è veramente libero se non ha libero accesso all'oceano».

Così aveva detto Mussolini nella sua dichiarazione di guerra: e il tenente di vascello Longanesi Cattani, brillante ufficiale della Regia Marina di Sua Maestà il re Vittorio Emanuele III aveva ubbidito.

Chi indossa un'uniforme sa che non esiste una pace incondizionata, bensì un'area del mondo con assenza di conflitti o con un conflitto in atto. In tutte le case del Fascio si trovava scritto su una parete: «Questa è l'epoca in cui bisogna sentire l'orgoglio di vivere e combattere».

Il giovane ufficiale di Marina romagnolo partì con slancio verso Betasom, influenzato altresì dalla retorica del regime che aveva portato in piazza milioni d'italiani a osannare le scelte politiche del Duce ma ubbidendo soprattutto a un codice d'onore: rispettare un giuramento fatto al re in Accademia, a Livorno.

Longanesi Cattani era un comandante deciso, certamente di valore, abituato ad assumersi in prima

persona le responsabilità operative, ma sarebbe fare un grave torto alla sua intelligenza di marinaio abituato a confrontarsi con l'Oceano Atlantico, pronto a disegnare con il sestante le rotte sulle carte nautiche se, dopo il passaggio con il suo *Brin* dello Stretto per entrare in Atlantico, non avesse preso in considerazione e condiviso, come marinaio, l'idea di abbattere quell'ostacolo della Rocca di Gibilterra, anche coi siluri o di aggirarlo non solo con i sommergibili. Si potrà obiettare che non era compito suo demolire o conquistare la Rocca di Gibilterra.

Uscire dal Mediterraneo verso l'Oceano Atlantico per i sommergibilisti italiani era un'autentica impresa!

Ma è altrettanto vero che egli non aveva alcuna possibilità di sfuggire al proprio dovere di ufficiale della Regia Marina e di comandante di sommergibili, se non con la morte o la diserzione.

Le sue assunzioni di comando dipendevano dalle esigenze tattiche della guerra, ma potevano dipendere anche da un pensiero strategico ben più profondo: forse lungimirante, oppure visionario come quello di Borghese.

Il documento segreto preparato dall'Ufficio Piani della Regia Marina che era servito come base di discussione per i colloqui di Friedrichshafen fra Cavaignari e Reader iniziava testualmente:

«1. Per la guerra in Oceano Atlantico, sino a che gli avversari avranno il controllo dello Stretto di Gibilterra, l'Italia, non potendo inviare unità di superficie, dovrà limitarsi all'azione subacquea contro il traffico avversario».

Sui muri delle città della costa italiana apparvero queste scritte: «Se per gli altri il Mediterraneo è una

strada, per noi italiani è la vita», e ancora: «Tutta l'Italia è sul mare».

Occorreva occupare Malta e stanare gli inglesi da Gibilterra.

Alcuni sommergibili, come certi uomini, hanno vite complesse spesso determinate dalla sorte, oppure dalla volontà divina.

Il loro navigare sta nei piani strategici di colui che determina il grado di tensione del conflitto in mare; un uomo che spesso non conosce il mare o peggio ancora, lo teme. Hitler temeva il mare e Mussolini non era un marinaio.

Preferiva l'idrovolante.

Coloro che vanno per mare e indossano una uniforme, fanno parte di una catena di comando.

Si ubbidisce, da sempre, a uno di grado superiore.

IL CAPPELLANO MILITARE DI BETASOM, PADRE MESSORI RONCAGLIA

Betasom – termine apparentemente evocativo e ricco di emozioni e di suggestioni tutte postume alla guerra – nasce dall'esigenza di dare un nome alla base dei sommergibili di Bordeaux.

Chi sia stato l'ideatore dell'acronimo non è dato sapere, ma per l'invio dei telegrammi alla base dei sommergibili di Bordeaux, qualcuno a Maricosom pensò bene di utilizzare il codice Beta dell'alfabeto marittimo usato per decodificare le bandiere issate sulle navi nell'Ottocento e di aggiungere senza tante astruse complicazioni il termine *som* come cesura del vocabolo sommergibile.

Betasom divenne la base italiana in Atlantico; non era una cifratura di difficile decodifica e gli inglesi non avvertirono la necessità di usare la loro macchina di Turing, antesignana dei computer né la calcolatrice meccanica a rulli tedesca Enigma, già in loro possesso da tempo, per capire cosa diavolo significasse Betasom. Bastò usare un po' di buon senso e Betasom diventava, nel tempo, una parola di senso

compiuto con molteplici significati, soprattutto fra i sommergibilisti.

Il *Brin* approdò a Bordeaux, anzi a Betasom, in pieno inverno, quando le nubi delle perturbazioni atlantiche arrivano da ponente e il mare diventa nero e si confonde, cupo, con l'orizzonte minaccioso.

Avvistato il faro di Corduan e giunto al riparo dell'artiglieria che stava lungo costa fino all'estuario della Gironda, Longanesi Cattani lasciò il governo del battello al comandante in seconda e accolse il pilota che lo avrebbe condotto dopo circa sette ore di navigazione lungo il fiume, al bacino della base italiana in Atlantico.

Il bombardamento della settimana precedente il suo arrivo aveva lasciato segni inequivocabili lungo le sponde del fiume; i marinai del *Brin*, esausti come tutti gli equipaggi che rientravano alla base, furono alloggiati, assieme agli ufficiali, nel castello di Raba et de Tauziat a Gradignan, un borgo a pochi chilometri da Bordeaux.

Quella settimana padre Messori Roncaglia, cappellano militare di Betasom giunto appena in tempo per dare sepoltura cristiana ai militari italiani morti durante i bombardamenti britannici, aveva accolto il suo coetaneo tenente di vascello Longanesi Cattani con quello sguardo e quel sorriso da giovane timido ma di sacerdote deciso a vincere le resistenze scaramantiche che hanno, verso i preti, gli uomini che vanno per mare.

Si era imbarcato pure lui a La Spezia in quei giorni di fine dicembre sul *Marconi* che, per sfuggire alle navi inglesi era arrivato con due giorni di ritardo sul tempo previsto. «Fu una fortuna – commentò il cappellano militare – perché l'8 dicembre Bordeaux fu pesantemente bombardata e se il *Marconi*, con un

prete a bordo, fosse arrivato quel giorno, tutti avrebbero detto che il prete porta male e forse lo avrebbero rispedito a casa.»

Divenne il sommergibilista più amato dagli italiani di Betasom, e anche il geloso custode delle volontà di quegli equipaggi che, lasciando la base, sfidavano la sorte e prima di imbarcarsi affidavano a lui la salvezza della loro anima.

Erano giovani marinai provenienti dalle più umili famiglie della penisola, spesso semplici pescatori o meccanici, che prima di imbarcarsi non si erano mai allontanati dal proprio mare.

Padre Messori Roncaglia ha scritto: «Li ho visti sorridere nella freschezza della loro giovane età. Li ho visti pensosi nell'affrontare l'impegno di eroismo. Li vedo nella gloria di Dio che premia chi si immola per gli altri nell'amore. Dalle loro mani le generazioni nuove di marinai ricevano la fiaccola della luce d'Italia che non si deve estinguere».

Longanesi Cattani era un convinto cristiano per tradizione di famiglia e in quella terribile conta sui sommergibili che tornavano, in qualche modo, agli ormeggi di Betasom, ebbe modo di condividere per lungo tempo l'umanità del volitivo e tenace sacerdote e di apprezzarne la fama di predicatore del dovere verso la propria Patria.

Sogni, speranze e paure dei giovani italiani in Atlantico

La partenza in sommergibile da Bordeaux aveva qualcosa di strano e di indefinito, apparentemente

estraneo all'ancestrale modo di lasciare, da sempre, la costa per guadagnare il mare; una partenza soprattutto molto diversa nel modo di stare a bordo.

Questi ragazzi sparivano nello scafo plumbeo che si tuffava, quasi sbuffando, fra le onde. In navigazione il silenzio era il compagno di viaggio più eloquente per stabilire il grado di pericolosità del momento, e le manovre venivano ordinate spesso con uno sguardo d'intesa.

Ognuno doveva sapere cosa fare e soprattutto non doveva lasciarsi prendere dalla paura.

Si lasciava Bordeaux per arrivare con l'alta marea in oceano e fare le prove di immersione vicino alla base di La Palice a Nord dell'estuario della Gironda, dove nel bacino del porto c'erano gli altri bunker degli U-boot.

Erano eroi a prescindere, gli uomini dei sommergibili che arrivavano a Betasom, molti dei quali inconsapevolmente imbarcati che solamente a bordo, durante le lunghe navigazioni, avrebbero capito l'insidiosità dell'oceano.

C'era in loro, come nei loro comandanti, l'esperienza degli uomini di mare e i modi di agire istintivi dei marinai del Mediterraneo.

I tedeschi non capivano e non apprezzavano quei gesti di generosità tipicamente latina e mediorientale di soccorrere il prossimo durante le azioni di guerra in mare.

C'è in questo comportamento, oltre a un indubbio valore morale, anche una diversa storia delle marinerie mediterranee da quelle atlantiche circa i risultati da ottenere durante un abbordaggio.

Gli uomini andavano salvati sempre e comunque.

Tornavano utili all'anima e allo scafo. Si pensi al remo delle galere.

D'altra parte, era difficile per i comandanti italiani disubbidire al valore etico del soccorso in mare, anche quando si affondava una nave nemica.

Per i tedeschi, i sommergibilisti italiani avevano uno strano modo di fare la guerra in mare: agivano da soli, totalmente scollegati dagli U-boot e per di più, dopo aver affondato una nave, pretendevano di trascinare in salvo le scialuppe di salvataggio, o peggio ancora imbarcare i superstiti fino alla costa più vicina mettendo a repentaglio la loro stessa vita, senza rendersi conto delle distanze – mai come in questo caso – oceaniche.

C'era su Betasom, in quei giorni di fine anno, un accatastarsi di rapporti fra lo Seekriegsleitung e lo Stato Maggiore italiano, mugugni, mal di pancia reciproci, la cui natura preoccupò non poco anche il capo di Stato Maggiore generale delle Regie Forze Armate italiane, sua eccellenza il maresciallo d'Italia, Badoglio.

Quello di Caporetto.

La tribù delle tigri italiane nell'Oceano Atlantico

Per dirla in breve, il comando tedesco di Betasom si dichiarava, nei rapporti che arrivavano a Roma e Berlino, apertamente insoddisfatto del comportamento dei sommergibili italiani, dei loro comandanti, degli equipaggi e della scarsissima collaborazione con gli U-boot nel segnalare convogli.

I sommergibilisti italiani erano totalmente impreparati alla caccia in gruppo per colpire i britannici i quali, di fronte alla minaccia sottomarina tedesca

avevano reagito con la tecnica, già collaudata nel precedente conflitto, dei convogli scortati.

Le navi mercantili venivano cioè raggruppate in alcuni porti, ove le raggiungevano alcune navi da guerra destinate alla loro protezione. Dal cielo vigilavano, spesso, aerei attrezzati con speciali bombe di profondità inoltre avevano anche perfezionato gli idrofoni, speciali apparecchi acustici che segnalavano la presenza dei sommergibili in movimento localizzandoli.

Insomma, all'organizzazione collaudata degli inglesi si rispondeva con rampogne, fraintendimenti, creando rapporti e relazioni non sempre distesi fra i vari comandi.

A questo clima si rispondeva tutt'al più con generiche aspirazioni o con larvate accuse, fino a quando non giunse da Maricosom la nuova direttiva sulle «Norme per la segnalazione di avvistamento e per l'attacco di convogli in Atlantico», che nella sua parte essenziale dimostrava quanto mai fosse distante l'Atlantico dai tattici di Supermarina a Roma.

Si trattava di un coacervo di astratte disposizioni di manovra ordinate al comandante del sommergibile, fino a suggerire che: «Va tenuto presente naturalmente che nelle notti lunari le condizioni di visibilità che si determinano al tramonto del sole potranno subire forti variazioni per la presenza della luna. (...) e che il contatto dovrà essere mantenuto il più a lungo possibile in relazione all'autonomia del sommergibile; non dovrà però portarsi oltre il parallelo 45 Nord».

Anche a Bordeaux avevamo portato l'Italia. La tribù delle tigri di Betasom era avvisata da Roma su come si sta in mare. In Atlantico!

Luigi Longanesi Cattani a conclusione di una pre-

ziosa e puntuale analisi tecnica sulle cause che avevano generato tante difficoltà di manovra ai sommergibili italiani scriverà: «A noi sono mancati i successi strepitosi del 1940, quando le difese inglesi erano deboli e disorganizzate, perché la preparazione delle nostre unità per quel tipo di guerra impreveduto era alla nostra entrata in guerra del tutto insoddisfacente e addirittura ridicola rispetto a quella dei tedeschi che per quel tipo di guerra si erano preparati fin dal tempo di pace».

Anche se le cose sembravano andare per il meglio, l'introverso Carlo Fecia di Cossato, poco prima di prendere il comando del sommergibile *Tazzoli* confidava al suo amico romagnolo: «Lo so, tutto sembra andare per il meglio. La Germania è padrona dell'Europa. Stiamo avanzando in Cirenaica. Il generale Wavell è in rotta oltre Bengasi. Fra poco conquisteremo i Balcani. Il "Times" sta chiedendo le dimissioni di Eden... Eppure saranno loro a vincere».

Poi si riprese e con fredda lucidità disse: «La nostra sconfitta è certa e inevitabile ma tutto questo non può avere conseguenza sull'impegno d'onore che abbiamo. Il mio dovere di ufficiale è di battermi fino a che avrò gli ordini e i mezzi per farlo».

Intanto due marinai stavano lavando il ponte di coperta del suo sommergibile cantando sottovoce nel crepuscolo di Bordeaux.

Il ritorno del sommergibile *Brin* a Napoli

I sommergibili italiani passavano attraverso lo Stretto di Gibilterra pattugliato di giorno da cacciatorpediniere e, durante la notte, illuminato da potenti fa-

sci di luce, con alterne difficoltà, spesso intercettati da navi inglesi, sfidando anche le ire del Golfo di Guascogna, che solitamente in novembre e dicembre è soggetto a condizioni meteomarine difficili se non estreme.

Agguantare Betasom per lottare e combattere gli inglesi passando da Gibilterra faceva parte di una pianificazione strategica italiana ben più complessa in un conflitto mondiale teso a ridefinire il controllo delle vie del mare. L'acqua del mare, dei fiumi e dei canali è da sempre un elemento naturale di comunicazione tra i popoli dell'Europa, del Baltico e del Mediterraneo.

Si continuava una guerra combattuta fra gli Stati europei per il controllo dell'acqua, essendo la navigazione l'unico modo per far transitare manufatti, uomini e materie prime dall'Europa alle Americhe attraverso l'Atlantico e attraverso il Mediterraneo verso l'Africa e l'immenso continente asiatico.

La scelta della Regia Marina di stabilire la base a Bordeaux nasceva anche dalla possibile eventualità di usare le linee d'acqua interne alla Francia per far passare materiale bellico, sulle *penichette*, lungo i canali soprattutto in un periodo storico in cui lo spazio dell'Europa non era ancora stato violato dalle incursioni degli aerei alleati quando fu deciso di allestire la base B di Betasom dei telegrammi.

Nonostante il pesante bombardamento, la base di Bordeaux aveva ripreso la normale attività di routine, quando gli uomini del regio sommergibile *Da Vinci* videro per la prima volta, sull'ala di plancia del *Brin*, la sagoma asciutta del comandante Longanesi Cattani mentre orgogliosamente entrava, superata la

chiusa in acciaio, all'ormeggio di Bordeaux con i segni dei combattimenti in mare.

Era il benvenuto fra gli uomini di Betasom ed erano solo gli inizi di un'esperienza atlantica e di guerra. Alcuni comandanti dei sommergibili poi erano vecchi compagni di Accademia di Longanesi Cattani, tutti decisi più che mai a farsi valere.

Fra loro, oltre al naturale rispetto reciproco, si creò nel tempo anche un'inevitabile gara sulla quantità di naviglio affondato.

Quel Natale di guerra a Bordeaux, il primo, fu anche il tempo in cui l'ufficiale romagnolo della Regia Marina ebbe modo di conoscere e stimare Karl Dönitz, il Befehlshaber der Unterseeboote degli U-boot tedeschi; un sommergibilista dalla tempra d'acciaio che a Betasom spesso si trovava nella situazione paradossale di dover difendere "l'impreparazione" degli equipaggi italiani dalle rampogne, anzi dalle smanie dell'ammiraglio Parona sempre pronto a collaborare, anzi a voler competere con gli U-boot in Nord Atlantico: il loro mare.

Tra Dönitz e Longanesi Cattani si instaurò, durante il periodo passato a Bordeaux, un rapporto di stima reciproca, sigillato con l'assegnazione della Croce di Ferro di seconda classe al comandante italiano al momento di lasciare Bordeaux con il suo sommergibile.

Il *Brin* con il suo comandante – e le sue opinioni sui sommergibili che stavano in Atlantico – attraversò nuovamente Gibilterra nell'agosto del 1941 per rientrare a Napoli con le bandierine dei successi oceanici che sventolavano al periscopio: quattro navi affondate e un aeroplano abbattuto.

Nell'immenso Oceano Atlantico.

«SEI UOMINI IN UNA NOTTE HANNO CAMBIATO LA FACCIA DELLA GUERRA»

«Six men changed the face of the war in one night.» Era il titolo del londinese “Sunday Express”. Winston Churchill, molto sensibile agli umori dell’opinione pubblica inglese, era rimasto profondamente irritato per lo smacco subito ad opera degli uomini rana italiani che nella notte del 19 dicembre 1941 erano penetrati, con i “maiali”, nel porto di Alessandria e avevano affondato le corazzate *Valiant* e *Queen Elizabeth*.

Se l’impresa aveva avuto un enorme rilievo in tutto il mondo, è tuttavia presumibile pensare che il Primo Ministro inglese stesse constatando che la guerra in atto prendeva una piega ben diversa da quella combattuta fino a quel momento.

«Uno straordinario esempio di coraggio e genialità», Winston Churchill descrisse così l’azione degli italiani.

Durand de la Penne e i suoi compagni d’arme, Bianchi, Martellotta, Marino, Marcegaglia e Schergat, avevano compiuto una delle azioni dall’effetto più

spettacolare della Seconda guerra mondiale contro la Mediterranean Fleet praticamente senza fare vittime.

Il 18 dicembre 1941 il sommergibile *Scirè*, comandato da Junio Valerio Borghese, si era avvicinato silenziosamente ad Alessandria e, dopo aver superato mille difficoltà e ostacoli, aveva rilasciato vicino al molo esterno tre siluri a lenta corsa pilotati da Durand de la Penne e dai suoi uomini.

Le reti che proteggevano l'ingresso ai moli si aprirono al passaggio di tre cacciatorpediniere inglesi che entravano in porto in quella notte senza luna con un mare liscio come l'olio: le reti di sbarramento vennero inaspettatamente aperte e i tre "maiali" si infilarono prontamente nella scia delle siluranti britanniche.

Per gli incursori c'era solo l'imbarazzo nella scelta di quale nave inglese colpire; ma la sfortuna fece capolino e un improvviso guasto meccanico al suo "maiale" fu il principale avversario di Durand de la Penne e di Bianchi, che, nonostante l'incidente, riuscirono a portarlo sotto la chiglia della HSM *Valiant*.

Nel risalire in superficie assieme a un Bianchi quasi esanime per avvelenamento da mancanza di ossigeno dovuto alla lunga permanenza sott'acqua, de la Penne fu subito catturato e interrogato dagli ufficiali della nave ma, ovviamente, risposero entrambi solo con il loro grado e il numero di matricola.

L'ammiraglio Cunningham, comandante in capo della Mediterranean Fleet venne immediatamente informato del fatto e realizzò subito quale pericolo stavano per correre le navi inglesi in porto in quella

notte di plenilunio. Ordinò che i due prigionieri italiani fossero subito rinchiusi in un locale ben al di sotto della linea di galleggiamento dello scafo della *Valiant*, nella speranza di spaventarli e far dire loro dove fosse stata messa la carica esplosiva.

Qualche minuto dopo si sentì un'esplosione enorme: era il "maiale" di Martellotta e di Marino che danneggiava gravemente la petroliera *Sagona* e il caccia *Jervis*.

Cominciò allora una gigantesca caccia all'uomo e uno stato di allerta generale fra sirene che urlavano e fasci di luce che cercavano nella risacca del porto qualche segnale del pericolo che arrivava da sotto l'acqua.

A bordo della *Valiant* Durand de la Penne guardò il suo orologio: mancavano una decina di minuti all'esplosione! Chiese allora di parlare con il capitano Charles Morgan comandante della *Valiant*. «Comandante, le suggerisco di evacuare la sua nave e salvare il suo equipaggio: la *Valiant* esploderà in pochi minuti» disse Durand de la Penne. Morgan gli chiese dove fosse la carica, ma de la Penne non rispose e fu nuovamente portato sotto coperta, questa volta in un quadrato sottufficiali e dall'oblò vide i marinai britannici evacuare la nave.

Una terrificante esplosione scosse la *Valiant* che si adagiò sul basso fondale del porto lasciando fuori dall'acqua l'intero ponte di coperta. Durand de la Penne, che era rimasto libero in quel locale, poté uscire dalla cala per farsi catturare nuovamente. «La nave sbanda sulla sinistra... Salgo la scaletta e trovato il portello aperto, vado verso poppa. A poppa vi è ancora gran parte dell'equipaggio che si alza in pie-

di al mio passaggio... La nave è sbandata di 4 o 5 gradi» Durand de la Penne descrive così quei drammatici momenti.

Qualche minuto dopo si sentì una terza grande esplosione: era il turno della *Queen Elizabeth*, la nave ammiraglia dell'ammiraglio Cunningham che stava riposando a bordo.

Anch'essa colpita e affondata!

Gli altri membri del raid subacqueo vennero successivamente presi e dichiarati prigionieri di guerra: erano consapevoli del proprio destino. L'attacco degli uomini della Regia Marina alla base inglese di Alessandria d'Egitto rappresentava il punto più alto raggiunto dall'organizzazione comandata dal capitano di vascello Ernesto Forza e avveniva a distanza di una decina di giorni dalla data in cui si era consumato l'atto di guerra dell'Impero del Sol Levante verso gli Stati Uniti.

L'attacco a Pearl Harbor con l'impiego dei sommergibili tascabili giapponesi

Mussolini aveva tuonato: «È questa un'altra giornata di decisioni solenni nella storia d'Italia e di memorabili eventi destinati a imprimere un nuovo corso nella storia dei continenti. Le potenze del Patto d'Acciaio, l'Italia fascista e la Germania nazional-socialista, sempre più strettamente unite, scendono oggi a lato dell'eroico Giappone contro gli Stati Uniti d'America. Il tripartito diventa un'alleanza militare che schiera, attorno alle sue bandiere, duecentocinquanta milioni di uomini, risoluti a tutto pur di vin-

cere. Né l'Asse, né il Giappone volevano l'estensione del conflitto. Un uomo, un uomo solo, un autentico e democratico despota (Roosevelt, *NdA*) attraverso una serie infinita di provocazioni, ingannando con una frode suprema le stesse popolazioni del suo Paese, ha voluto la guerra e l'ha preparata giorno per giorno con diabolica pertinacia. I formidabili colpi che sulle immense distese del Pacifico sono già stati inferti alle forze americane mostrano di quale tempra siano i soldati del Sol Levante. Io dico, e voi lo sentite, che è un privilegio combattere con loro. Oggi il tripartito, nella pienezza dei suoi mezzi morali e materiali, è uno strumento poderoso per la guerra e il garante sicuro della vittoria, sarà domani l'artefice e l'organizzatore della giusta pace tra i popoli. Italiani, ancora una volta in piedi, siate degni di questa grande ora. Vinceremo!».

Per Mussolini era implicito che i giapponesi avevano agito per rompere l'embargo pesante decretato dagli Stati Uniti, dall'Inghilterra e dai suoi domini a seguito dell'occupazione dell'Indocina francese da parte degli uomini di Hirohito avvenuta nel luglio dello stesso anno.

L'economia giapponese ne risultava strangolata come quella della Gran Bretagna che, se non avesse rotto, con gli aiuti degli americani, l'accerchiamento che si stava profilando in Atlantico attraverso gli attacchi ai convogli da parte dei sommergibili dell'Asse, non avrebbe potuto sostenere la guerra soltanto con le forze del Commonwealth.

L'attacco a Pearl Harbor, che nelle intenzioni del comando militare giapponese doveva servire per paralizzare per lunghi mesi le attività navali americane

nel Pacifico, aveva anche dimostrato quanto fosse determinante l'effetto sorpresa per un'azione aeronavale contro una flotta nemica.

Era un giorno apparentemente come tutti gli altri quello trascorso dai militari americani nella base navale statunitense di Pearl Harbor, nelle isole Hawaii, anche se, e queste sono le parole utilizzate dal presidente americano Franklin Delano Roosevelt, quel giorno sarebbe stato destinato ad essere quello «dell'infamia».

Quanto stava avvenendo nel Pacifico e nel Mediterraneo con l'attacco alla base inglese oltre a spostare radicalmente gli equilibri delle forze in campo stava modificando sostanzialmente le regole della guerra per mare.

Dal punto di vista della strategia militare, l'attacco di Pearl Harbor decretava l'affermarsi delle portaerei quali strumenti centrali della guerra navale; la cosiddetta prima linea di fuoco, rappresentata dalle corazzate si era ancora una volta dimostrata vulnerabilissima, colpita all'ancora o in porto, sia dal cielo che da sott'acqua.

In questo teatro di guerra globale, non era tuttavia sfuggito agli strateghi dell'Asse e all'Intelligence degli Alleati che l'attacco alla base americana nel Pacifico era stato organizzato dai giapponesi in modo diverso da quello compiuto dalla Royal Navy a Taranto l'anno precedente; nella complessa strategia d'attacco aereo nipponico era stato previsto di bloccare l'eventuale uscita in mare aperto della flotta americana con l'impiego di sommergibili tascabili.

I figli del Sol Levante prevedevano che gli americani avrebbero cercato di far allontanare le navi dal-

la zona una volta resisi conto dell'attacco aereo e cercarono così di bloccarne la fuga con una piccola flotta composta da 25 sommergibili oceanici che stavano a poche miglia di fronte alla base di Pearl Harbor. Tra questi, alcuni portavano un nuovo strumento di guerra, ideato appositamente dall'industria nipponica per colpire lontano dalle coste del Giappone. Si trattava di cinque *Midget Submarine*, con due uomini a bordo, adatti a manovrare in acque poco profonde come quelle di Pearl Harbor. Erano molto simili ai C1 e C2, i sommergibili tascabili che erano stati costruiti dalla Caproni nel 1938 e che giacevano in disarmo, dimenticati in un capannone alla periferia di La Spezia.

A Pearl Harbor furono quattro i sommergibili tascabili che arrivarono dentro la base americana quando l'attacco ebbe inizio: uno fu infatti colpito e affondato dal cacciatorpediniere USS *Ward* un'ora prima dell'attacco aereo giapponese fuori dal porto con un enorme rischio per la stessa buona riuscita dell'aggressione se la notizia dell'affondamento fosse arrivata al comando della base.

Sorte migliore non toccò ai rimanenti quattro sommergibili tascabili, tutti affondati nell'impresa contro il porto hawaiano. Dei dieci marinai che complessivamente erano stati impiegati a bordo dei *midget submarines*, nessuno riuscì a fare ritorno vivo alla base e quasi tutti furono vittime di guasti meccanici al minuscolo battello: solo uno di questi si salvò, Kazuo Sakamaki, che venne catturato diventando così il primo prigioniero di guerra degli americani.

La cattura fu vissuta da Sakamaki come un'onta indelebile. Prima di venire fotografato e "schedato"

come prigioniero di guerra, egli si procurò una serie di bruciature sul volto con una sigaretta – non è da escludere che le bruciature non fossero soltanto opera sua – e chiese senza successo alle guardie che lo custodivano il permesso di suicidarsi.

Ovviamente ciò non gli fu consentito anche perché la gestione dei prigionieri catturati in queste missioni di guerra da parte dell'intelligence di entrambi gli schieramenti significava avere, di prima mano, informazioni preziosissime sulla struttura organizzativa a cui facevano riferimento questi uomini che andavano sotto il mare per colpire le navi.

La consegna del silenzio assoluto, in caso di cattura da parte del nemico, era da considerarsi imperiosa, tuttavia non è da respingere l'ipotesi che le informazioni al nemico provenissero anche dalla cattura di questi uomini speciali e dal recupero dei mezzi utilizzati per l'assalto.

Ma se le informazioni che si ricavano dall'interrogatorio dei prigionieri potevano essere utili per completare il quadro delle forze avversarie in campo, il recupero dei mezzi d'assalto forniva preziose indicazioni per conoscere meglio la tecnologia applicata alla guerra navale.

Non è azzardato affermare che tutti i contendenti sapevano molto sull'avversario, ma l'imprevedibilità della guerra occulta dava un valore in più alle forze in mare.

L'ENTRATA IN GUERRA DEGLI STATI UNITI A FIANCO DELLA ROYAL NAVY IN ATLANTICO

Dopo Pearl Harbor, l'entrata in guerra della Marina degli Stati Uniti a fianco della Royal Navy stava cambiando sostanzialmente i rapporti di forza in Atlantico e coincise con un ordine perentorio di Supermarina di smobilitare Betasom decisa più che mai a far rientrare in Mediterraneo tutti i sommergibili disponibili.

A quest'ordine si opposero decisamente i tedeschi i quali consideravano i sommergibili italiani necessari in Atlantico, battelli da impiegare soprattutto come deterrente lungo le coste americane.

La decisione di Supermarina fu rivista dopo pochi giorni e si concluse con l'impegno di passare Betasom, ossia il comando delle forze subacquee in Atlantico, sotto «le dipendenze dirette di Maricosom, fermo restando che, per l'impiego coordinato dei sommergibili in operazioni di guerra in Atlantico, il Comando F.S.I.A. (Forze Sommergibili Italiani in Atlantico, *NdA*) riceverà disposizioni dall'ammiraglio Dönitz, comandante dei sommergibili tedeschi».

In altre parole, il messaggio di Supermarina inviato al capitano di vascello Raimondo Polacchini, succeduto all'ammiraglio Parona come comandante delle forze subacquee di Betasom, imponeva di dividere il controllo delle operazioni dei sommergibili italiani in Atlantico con il grande ammiraglio tedesco Dönitz.

Karl Dönitz ha 50 anni ed è stato un valoroso comandante, un esperto sommergibilista durante la Prima guerra mondiale.

Alla fine di quel conflitto gli venne conferita la croce di ferro ma la sua carriera subì una svolta con l'avvento del nazismo e come molti ufficiali della Kriegsmarine aveva giurato fedeltà al Führer.

Hitler gli aveva affidato il compito di riarmare i sommergibili e di aggirare i divieti imposti dalle clausole del trattato di Versailles che proibivano alla Germania di costruire navi da guerra per un dislocamento totale superiore alle 100.000 tonnellate, ciò voleva dire, per quell'epoca, l'esclusione delle corazzate, considerate da sempre le regine del mare.

Hitler, che non amava il mare, nonostante l'affondamento della *Bismarck*, avvenuto a fine maggio del 1941, era ancora affascinato dalla potenza delle corazzate non capendo che la guerra in corso rappresentava, per queste navi, il canto del cigno, soppiantate dalle portaerei e da una mutata strategia di una guerra navale che non prevedeva più battaglie ravvicinate a colpi di cannone tra le flotte, ma scontri aeronavali a distanza, com'era successo a Pearl Harbor nell'Oceano Pacifico.

La guerra occulta attraverso l'impiego dei siluri a lenta corsa e dei sommergibili

Restavano l'impiego dei sommergibili e la strategia di una guerra occulta tesa a provocare il massimo danno possibile alle navi ormeggiate nei porti. La stessa notte in cui veniva diramato il messaggio di Supermarina a firma dell'ammiraglio Sansonetti le ultime due corazzate britanniche nel Mediterraneo erano state il bersaglio di una delle azioni belliche più audaci della guerra: lanciati dal sommergibile *Scirè*, sei incursori della Marina italiana erano penetrati nel porto di Alessandria ottenendo un risultato bellico clamoroso inseguito invano per tutta la guerra dalle forze aeree e navali dell'Asse.

Dopo l'assalto alla base della flotta inglese in Alessandria, Winston Churchill chiese con un promemoria urgente allo Stato Maggiore britannico: «Pregasi riferire quello che si sta facendo per emulare le imprese degli italiani nel porto di Alessandria (...). Vi sono ragioni per cui noi non siamo capaci di emulare la stessa aggressività scientifica che hanno dimostrato gli italiani?».

Poi aggiunse chiudendo il dispaccio: «A me piace pensare che avremmo dovuto essere noi a dare l'esempio».

Si profilava un nuovo modo di intendere la guerra anche da parte della Royal Navy. Furono le foto del "maiale" catturato intatto dagli spagnoli a La Linea, sul confine tra il territorio di Algeçiras e quello di Gibilterra, nonché i frammenti dell'apparecchio fatto saltare da Birindelli nel porto militare nemico a pochi metri dalla corazzata *Barham*, a dare lo spun-

to al capitano di fregata William Fell, un ex sommergibilista neozelandese determinato e capace, per costruire il primo *chariot*, simile al siluro a lenta corsa progettato da Teseo Tesei e da Elios Toschi.

Con questi *chariot* gli inglesi avrebbero presto organizzato gli attacchi alle navi dell'Asse in Atlantico con le stesse modalità usate dalla Flottiglia MAS in Mediterraneo e a Gibilterra con l'ausilio di mezzi "avvicinatori".

Dopo un tentativo fallito di trasportare i *chariot* con un peschereccio che avrebbe dovuto avvicinarsi alla corazzata tedesca *Tirpitz* che stava alla fonda nel fiordo svedese di Trondheim, tentativo che si concluse con la cattura di cinque incursori inglesi, l'uccisione di due soldati tedeschi e la fucilazione di un incursore ferito, unico caso di incursore di ogni nazione assassinato durante il periodo bellico, l'Ammiragliato britannico decise che era più saggio affidare il trasporto dei *chariot* ai sommergibili come insegnava l'esperienza italiana dei raid di Gibilterra e di Alessandria.

Il comandante del sommergibile che aveva sfidato gli inglesi in Alessandria era, come a Gibilterra, Junio Valerio Borghese, l'ufficiale della X^a Flottiglia MAS specializzata in missioni occulte che utilizzava sia i motoscafi esplosivi e siluranti, sia gli assaltatori subacquei che attaccavano a nuoto le navi alla fonda – i Gamma –, o pilotavano i siluri a lenta corsa.

La X^a Flottiglia MAS era il corpo scelto della Regia Marina, fuori dalla logica della guerra navale classica di tutte le Marine Militari del mondo. Era una guerra corsara, segreta, esclusiva, senza ripensamenti.

Gli uomini che vi prendevano parte non erano

tutti fanatici seguaci di una dottrina sanguinaria, kamikaze occidentali, o fanatici aderenti al fascismo.

Negli scritti di questi uomini non traspariva mai una motivazione politica, un accenno al Duce, si scorgeva piuttosto l'attesa spasmodica della "missione" in mare. Sono campioni di nuoto, atleti giovani, preparati, rampolli di buona famiglia o del popolo, entusiasti, tutti in ottima salute, volontari preparati alle missioni più improbabili.

I loro successi, come gli insuccessi, appartengono alla storia della Marina Militare italiana. Scrive Longanesi Cattani in una lettera indirizzata al padre: «Miei carissimi tutti, ho avuto tutto insieme le vostre lettere, e vi ringrazio di tutto cuore per le care espressioni. Ora dovremo restare un periodo abbastanza lungo senza poterci scambiare notizie, e sono certo che come sempre, mi sarete vicini con la vostra serenità affettuosa, con il vostro grande amore per la Patria, con la vostra fede. Io sono felice di poter conservare l'alto onore di difenderla contro il nemico e di rappresentarla di fronte al nemico e in mezzo agli alleati. Spero di essere sempre all'altezza del compito affidatomi, con l'aiuto di Dio e di guadagnarmi anche sul *Da Vinci* la stima, la fiducia e l'affetto che mi hanno dimostrato in ogni occasione "quelli" del *Brin*. A questo proposito desidero includervi un'ingenua lettera (che vi prego di conservare) di un mio silurista del *Brin*, che mi ha particolarmente toccato, poiché essendo un silurista di leva, che da borghese fa il meccanico a Monza è del tutto disinteressato. Vi accludo anche una mia caricatura, comparsa sulla "vedetta atlantica" un giornale che ha iniziato ora le sue

pubblicazioni alla nostra base. Mi hanno fatto brutto, ma lo sono, e devo riconoscere la loro discrezione nello sfruttare soltanto il naso come motivo caricaturistico e non anche la pelata. (...) Avete sentito che mi hanno decorato con la medaglia d'argento al Valor Militare? La radio di alcuni giorni fa lo annunciava. Molte care cose e un forte abbraccio a voi tutti. Angelino».

Gli uomini che formavano gli equipaggi dei sommergibili italiani si sentivano parte di una più vasta flottiglia subacquea che sfidava dal mare le navi delle flotte alleate; a Bordeaux i sommergibilisti atlantici italiani provavano sul campo e sulla loro pelle la formazione di equipaggi per una guerra sotto le onde dell'oceano.

«15-10-1941. Egregio signor comandante. Vengo a voi con questo mio scritto per dichiararvi la mia volontà che ho per essere di nuovo sotto la vostra dipendenza. Un bravo comandante come lo siete voi non si può più dimenticare. Sono pronto a rinunciare a qualsiasi cosa, pur di venire con voi. Ormai il vostro nome è entrato in me, non faccio altro che parlare di voi, della vostra capacità (la sfuggita di Tangeri, gli affondamenti ecc.) e tutti i miei ascoltatori non fanno altro che farvi i più grandi elogi. Quindi sig. comandante vi prego da fare l'impossibile di potere farmi avere il movimento per voi al più presto sia possibile. Molti di noi vi hanno dimenticato ma io no, sono sempre fedele al mio comandante e spero di avervi di nuovo e presto. Termino mandandovi i miei più sinceri saluti. Vostro dipendente silurista Banfi Mario.»

Gli uomini e le storie del sommergibile *Da Vinci* al comando di Longanesi Cattani

Il sommergibile *Da Vinci* a Bordeaux, allo scoppio del conflitto con gli Stati Uniti, faceva parte di un gruppo di sei battelli cui era stato affidato il compito prioritario di intercettare il traffico che si svolgeva tra Freetown e l'Inghilterra, che secondo le notizie in possesso di Maricosom avrebbe dovuto svolgersi a Nord delle Azzorre.

Il *Da Vinci*, come tutti gli altri sommergibili italiani, era in una palese situazione di difficoltà nell'affrontare i convogli.

La velocità massima effettiva di circa 13 nodi, il raggio troppo ampio di evoluzione, le dimensioni delle sovrastrutture di coperta, tempi biblici nel rimettere lo scafo in assetto dopo l'immersione, nonché la mancanza di un calcolatore automatico per il lancio dei siluri erano, paradossalmente, la dimostrazione evidente di una capacità ardimentosa nell'arte d'arrangiarsi in Atlantico, da parte degli equipaggi italiani.

Il comandante Longanesi Cattani era subitaneamente rientrato dall'Italia a Bordeaux il 6 ottobre 1941 per assumere il comando del *Da Vinci* e dopo un ulteriore "ciclo di addestramento" compiuto assieme a due ufficiali e a nove sottoufficiali del *suo* nuovo battello, a bordo del sommergibile *Giuliani* nella base tedesca di Gotenhafen nel Baltico, cominciò a misurarsi con il Mare del Nord e con le tecniche di agguato sottomarino a rastrello usate dai sommergibilisti degli U-boot tedeschi.

Tornato a Bordeaux si misurò anche con gli in-

convenienti tecnici del *Da Vinci* costretto alla riparazione di guasti meccanici originati da un difettoso sistema oleodinamico dei timoni orizzontali. In previsione della lunga navigazione il battello venne sottoposto a un accurato lavoro di verifica e revisione sotto il controllo del comandante stesso.

Poi, su decisione di Dönitz, ai sommergibili italiani fu affidato il compito di pattugliare al largo delle Antille e delle isole Bahamas, settore particolarmente favorevole per l'intenso traffico di navi mercantili isolate che portavano preziosi rifornimenti al nemico.

Al *Da Vinci* venne assegnata una zona a Levante delle Antille e il comandante Longanesi Cattani partito da Bordeaux il 28 gennaio con il suo equipaggio, fu il primo a raggiungere le coste americane, nonostante avesse vanamente inseguito per sette ore e mezzo un piroscafo che riuscì a sottrarsi alla caccia grazie a una velocità maggiore.

Il sommergibile arrivò nella zona assegnata verso la metà di febbraio dopo aver affrontato l'Atlantico fu inviato a operare lungo le coste della Guiana, con facoltà di spostarsi verso ponente e a settentrione dell'isola Barbados. Il comandante Longanesi Cattani dopo aver osservato un discreto traffico sulla rotta New York-Capo San Rocco (Brasile) decise di tenere l'agguato tra i paralleli $16^{\circ}30'$ N e $13^{\circ}00'$ N e i meridiani $50^{\circ}00'$ W e $55^{\circ}30'$ W.

Quella era la sua zona operativa. Scrive nel suo diario Enrico Galli, radiotelegrafista imbarcato sul *Da Vinci*: «Alle 19.50, trovandomi in plancia per prendere lo stop per la retta di sole, la vedetta seduta nel settore poppiero avvista fumo sulla sinistra.

Subito il comandante fa portare la prua del battello sull'avvistamento e sale pure lui per veder meglio l'avvistamento. Preso l'ufficiale la retta di sole, scendo con il sestante. Mare calmo. Ci si porta di prora, per attaccarlo appena buio, naviga alquanto lento, circa 8/9 miglia, tutto procede bene. Alle 01.42 essendoci luna e ancora molto chiaro si attacca a 5.000 metri, con i 4 siluri da 450 di poppa. Mancato bersaglio. Che delusione! Alle 02.33 si ripete l'attacco lanciando prima due siluri di prora, indi altri due, ma anche questo è mancato. L'attacco si è effettuato su 3.000 metri, la luna è sempre forte, e non ci si può troppo avvicinare per tema d'essere scorti. Naviga tutto buio senza alcun segno di neutralità. Essendo tutti vuoti i tubi di lancio, con lo slancio superbo dei nostri bravi siluristi in superficie, mentre il comandante in plancia mantiene il contatto col piroscapo tanto fortunato, si preparano e vengono messi nei tubi di lancio i 4 siluri di poppa di riserva sotto i paglioli. Lavoro stupendo portato a termine per le ore (...). Alle (...) si ripete l'attacco lanciando il tubo 6 e 7. Istanti veramente emozionanti, colpirà? Quanto ci mette? Beh, che fa 'sto comandante? Finalmente l'uno dopo l'altro s'odono i due scoppi del centro. Dalla plancia s'ode la voce del tenente che ci avverte del bersaglio, e sul volto di tutti ritorna il viso normale, il sorriso negli occhi, la felicità del colpo fortunato. Dopo poco viene chiamato l'armamento al pezzo e vengono sparati contro 16 colpi che incendiano il piroscapo sotto la plancia. Gli si gira attorno, in attesa di vederlo affondare. L'alba intanto s'avanza rapida e sempre meglio si distingue la sagoma del piroscapo. (Io porto la mia macchinetta fotografica e prendo alcuni punti salienti dell'affonda-

mento.) Finalmente alle (...) il comandante decide di lanciargli un altro siluro per affrettare l'affondamento. Portatosi a 300 metri e fermati i motori fa fuori al tubo 8. Attendo pronto con la macchina per prendere l'istante dello scoppio, l'attesa mi sembra lunghissima. Finalmente un'alta colonna d'acqua s'alza dal settore poppiere ed il piroscafo già in preda alle fiamme s'inabissa dalla parte poppiera rovesciandosi sulla dritta. Sparita la poppa, la prora s'innalza dall'acqua come in cerca d'una forza occulta che possa trattenerla dall'affondare e quindi lentamente scende sino a scomparire. Unico ricordo di tutto questo rimane sull'acqua un pezzo di rottame della plancia ed un fumo nerastro che pure lui viene disperso dalla leggera brezza dell'alba. Quale contrasto, l'alba sorgente del giorno ed il tramonto della vita d'un piroscafo, non ho parole per descrivere l'impressione... Pari avanti tutta ci allontaniamo dal luogo del colpo».

È un altro tragico episodio della guerra, fatta di uomini in arme e di uomini inermi che affogano nel buio della notte.

Il mare li accoglie, li protegge e li travolge.

È la storia dei sommergibilisti di sempre ed è anche la storia del marinaio imbarcato sul regio sommergibile *Da Vinci*, Angelo Sigona, il quale aveva un fratello da tempo emigrato negli Stati Uniti e che sapeva marinaio in una petroliera battente bandiera a stelle e strisce.

Ogniqualvolta la vedetta del *Da Vinci* avvistava il fumo di una nave, Angelo Sigona entrava in fibrillazione. Pensava all'eventualità di affondare la nave con il fratello a bordo. Longanesi Cattani lo sapeva, conosceva lo stato d'animo dei suoi uomini, e ogni volta che il *Da*

Vinci avvistava una nave, chiamava Angelo Sigona al periscopio per accertarsi che non fosse la petroliera su cui era imbarcato suo fratello, prima di dare l'ordine di lanciare il siluro. Così come dopo l'attacco a un convoglio vicino alle isole di Capo Verde il comandante Longanesi Cattani scorse una scialuppa di naufraghi. Contravvenendo alla regola che imponeva di lasciare il teatro dell'azione al più presto onde evitare di essere intercettati dalle navi e dagli aerei da caccia avversari, il comandante raggiunse la scialuppa, si affiancò, e la rifornì di acqua e viveri indicando ai superstiti la rotta per raggiungere in poco tempo Capo Verde.

I naufraghi gli domandano anche un "wrench" ovvero una chiave inglese. Longanesi Cattani capì "un'arancia" e rispose: «Magari ne avessimo a bordo!». Chiarito l'equivoco i naufraghi lo salutarono calorosamente e il *Da Vinci* sparì sotto le onde dell'oceano.

È un'ulteriore conferma del rapporto di straordinaria fratellanza che lega gli equipaggi dei sommergibili, fatto di fermezza, coraggio, serenità d'animo e prontezza di decisione da dimostrare durante i combattimenti, i difficili trasferimenti, le improvvise avarie, e di umane fragilità.

A bordo del *Da Vinci* c'era anche il marinaio Antonio Cacace, trovato stremato e infreddolito in un angolo del sommergibile, in pieno Atlantico, pronto a riprendere il posto di combattimento che non aveva voluto lasciare pur essendo dichiarato malato per deperimento organico.

Era fuggito dall'ospedale di Bordeaux poco prima della partenza del suo sommergibile per una nuova missione in Atlantico. Lo cercarono ovunque; via radio anche sul *Da Vinci* mentre stava scivolando lenta-

mente lungo l'estuario della Gironda. Chi lo conosceva bene giurò che non si trattava di un grave episodio di vigliaccheria, anche se ci fu, a terra, chi malignò. Fu trovato in alto mare, fu rimesso in sesto a bordo, e al suo rientro a Betasom rifiutò energicamente di raccontare ai giornalisti la sua storia. Non sarebbe stata capita al suo paese; bollato forse come fesso.

Borghese nel frattempo era diventato comandante dei mezzi subacquei della X^a Flottiglia MAS riorganizzatasi dopo il disastro dell'operazione Malta 2 progettata in grande stile con l'uso di Mas, barchini esplosivi e l'improvvido impiego di siluri a lenta corsa. Borghese aveva incontrato Dönitz a Parigi per concordare con lui nuove azioni di sabotaggio verso la base inglese di Gibilterra e a danno degli americani. Il grande ammiraglio tedesco è un alto ufficiale tedesco, ambizioso e ligio agli ordini di Hitler che lo ricambia nominandolo, nel 1942, comandante della Marina del Reich.

È un uomo d'arme, un professionista della guerra come lo è il Principe Nero italiano. Fra i due si strinse un patto segreto, di azione e di cambio di strategia d'intervento a cui non restò estraneo – forse a sua insaputa – anche il capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani.

L'attacco ai porti degli Alleati oltreoceano: per Dönitz si trattava di scegliere il migliore fra i migliori comandanti di sommergibile

Le responsabilità di comando di Longanesi Cattani sui sommergibili a Betasom erano assai diverse da

quelle concepite per gli uomini della X^a Flottiglia Mas, tuttavia è certo che la sua perizia nell'affrontare le insidie dell'Atlantico non sfugge a Junio Valerio Borghese e a Dönitz che lo considerava «il migliore fra i migliori comandanti di sommergibile italiani».

Così la vita in Marina del giovane Longanesi Cattani di Bagnacavallo in Romagna, si incontra fatalmente con quella di Dönitz e di Valerio Borghese, con quella dell'ammiraglio Aimone di Savoia, duca d'Aosta, comandante di Generalmas da cui dipendeva la Decima – nome scelto nel ricordo della Decima Legione, prediletta dall'imperatore Giulio Cesare – e con quella di un pugno di comandanti dei sommergibili sopravvissuti alla Battaglia dell'Atlantico.

Colpire un porto o una base navale era diventato il nuovo obiettivo di guerra dei sommergibili pensati per un altro scopo d'attacco in mare.

Un ulteriore elemento di riflessione sulla strategia d'attacco a sorpresa alle basi del nemico venne dalla spettacolare operazione inglese chiamata Operazione Chariot contro il porto francese di Saint-Nazaire, alla foce della Loira e usato come base dalla Marina tedesca.

Il cacciatorpediniere *Buchanan*, ceduto dagli americani agli inglesi e ribattezzato *Campbeltown*, venne sacrificato dalla Royal Navy in una missione suicida il 28 marzo 1942 con lo scopo di danneggiare un bacino di carenaggio che avrebbe potuto ospitare la corazzata tedesca *Tirpitz* e le altre navi maggiori, garantendo loro le necessarie riparazioni dopo le incursioni in Atlantico.

La nave inglese, imbottita di esplosivo con vari ti-

mer annegati dentro cassoni di cemento per renderne impossibile la disattivazione, venne portata a Saint-Nazaire da un equipaggio di volontari.

Dopo essere stata resa simile a un cacciatorpediniere tedesco per passare inosservata fu mandata, con il timone bloccato, contro la barriera che regimentava i flussi di marea. Questo moderno brulotto fu lanciato a tutta forza contro le chiuse del bacino che sta alla foce della Loira.

Di conserva al vecchio cacciatorpediniere mandato a saltare in aria dentro le dighe di Saint-Nazaire, viaggiava una flottiglia di imbarcazioni d'assalto con a bordo un manipolo di commandos inglesi che neutralizzarono le difese del porto, avendo avuto il compito di reimbarcare l'equipaggio della nave che si era buttato in acqua al momento del blocco della timoneria.

Poi lo scoppio violento, fragoroso, immenso.

I danni provocati alle strutture portuali furono ingenti. Su 611 uomini della forza d'assalto inglese, 169 morirono, 215 vennero catturati e gli altri 227 vennero evacuati dalle imbarcazioni superstiti.

Fu un'azione spettacolare e devastante, completamente diversa dai raid pensati con l'utilizzo di barchini esplosivi e di siluri a lenta corsa.

Qualcuno all'Ammiragliato britannico aveva pensato a un modo diverso di rendere per molto tempo inattivo un porto.

Una ben inusitata azione era stata pensata da Maricosom, non da Borghese, che, oltre all'impiego dei sommergibili per contrastare il traffico statunitense in Atlantico, prevedeva anche un'azione dimostrativa su New York con un cannoneggiamento a sorpresa alla

città da parte dei sommergibili *Tazzoli* e *Finzi* rispettivamente comandati dal capitano di corvetta Carlo Fecia di Cossato e dal capitano di vascello Ugo Giudice.

L'operazione venne rinviata perché ritenuta politicamente inopportuna da Mussolini e da Ciano.

In un documento segreto-riservato-personale del capitano di vascello Romolo Polacchini, comandante di *Betasom* inviato il 23 aprile 1942 a *Maricosom* che ha come oggetto: «Operazioni contro i porti del Brasile del sommergibile *Da Vinci*», si legge che: «Il capitano di corvetta Longanesi, di rientro da Roma, mi ha comunicato l'ordine di codesto comando in capo, di procedere allo studio di un'operazione da far effettuare al sommergibile *Da Vinci*, contro uno dei porti nemici. Ora, considerate le zone in cui vengono inviati ad operare i sommergibili di prossima partenza, non resta che scegliere uno dei porti del Brasile se questa nazione, attualmente in stato di "non belligeranza" entrerà in conflitto, mentre le nostre unità saranno ad operare nelle acque prossime alle sue coste».

Con la caduta della Francia e con la dimostrazione della crescente forza militare dell'Asse il presidente statunitense, Roosevelt, era riuscito a far approvare da tutti gli Stati americani una nuova linea di principio, che si era concretizzata in un vertice fra i Paesi delle Americhe, svoltosi a L'Avana nel luglio del 1940 dove si affermava che qualunque atto di ostilità compiuto ai danni di uno Stato del nuovo continente sarebbe stato in avvenire considerato «come un atto di aggressione contro gli Stati firmatari della dichiarazione».

La clausola avrebbe dovuto scattare il 7 dicembre 1941, giorno in cui la flotta giapponese effettuò l'at-

tacco a Pearl Harbor, ma in realtà non fu proprio così, tanto è vero che subito dopo l'aggressione giapponese agli USA, nessun Paese firmatario della Dichiarazione di L'Avana scese in campo a fianco degli Stati Uniti e solo il Brasile espresse solidarietà a Washington con un atto ufficiale.

Roma sapeva che in base agli accordi già stabiliti era stato immediatamente concesso al governo di Washington il permesso di inviare al più presto nelle basi di Belém, Natal e Recife dei reparti di marine, e che cominciarono ad arrivare in Brasile quantità di armi statunitensi.

Un trattato politico-militare segreto, la cui principale conseguenza fu la creazione di due commissioni tecnico-militari miste che costituivano un solido punto di partenza per un'amichevole collaborazione tra i militari dei due Paesi alleati.

Il previsto attacco dei sommergibili italiani a Rio de Janeiro e Bahia

Il documento inviato a Maricosom di fatto legittimava i sommergibilisti italiani a entrare nelle acque territoriali del Brasile.

Al punto due del documento segreto si legge: «I porti contro i quali appare più conveniente svolgere un'azione di sorpresa, tenuto conto delle condizioni climatiche locali e della situazione idrografica, sono Rio de Janeiro, e Bahia de Todos os Santos. Tra i due meglio sarebbe il primo per la maggiore importanza, e perché in esso sono frequentemente dislocate unità da guerra».

Si cominciava a delineare una strategia diversa per la Regia Marina; l'obiettivo principale diventava il porto con le navi alleate alla fonda.

La situazione prevista nel documento firmato da Polacchini si concretizzò il 21 agosto 1942 quando la dichiarazione di guerra fu comunicata dal ministero degli Esteri brasiliano agli ambasciatori della Triplice Alleanza. Al termine della non voluta dichiarazione di guerra consegnata all'ambasciatore italiano si legge: «Nessuno può negare che l'Italia ha praticato contro il Brasile atti di guerra, creando una situazione di belligeranza che siamo costretti a riconoscere per la difesa della nostra dignità, della nostra sovranità e sicurezza e dell'America».

Questa grande guerra si stava ormai svolgendo su scala planetaria. Nessun oceano era escluso.

La realtà economica dell'Italia si manifestava in guerra soprattutto dalla mancanza di riserve petrolifere e a Betasom le varie disposizioni che arrivavano da Roma raccomandavano «ai comandanti dei battelli di utilizzare il combustibile con il concetto della più rigorosa economia, di navigare alla velocità di crociera più conveniente, di evitare dispendiosi inseguimenti e qualora fosse esaurita l'intera dotazione e rimanesse un eccesso di nafta, comunicarlo a Betasom per un eventuale rifornimento ad altre unità» e documentavano quanto fosse disperata e nello stesso tempo eroica l'esistenza a bordo dei sommergibili italiani di questi marinai sopravvissuti all'Atlantico.

«Cominciammo a passare giorni tremendi, nell'interno del sommergibile l'aria era stagnante ed il caldo eccessivo provocavano sempre di più esalazioni di cattivi odori commisti di nafta, muffa, grassi e re-

spirare di continuo giorno e notte in quell'ambiente fetido, provocava a tutto l'equipaggio nausea e malessere generale. A questo punto il Comandante ordinò al R.T. di comunicare al nostro Comando Betasom, la nostra situazione. Betasom appena ricevuta la comunicazione ordinò al smg. *Da Vinci*, al Comando del C.C. Luigi Longanesi Cattani, essendo il più vicino che disponeva di carburante in esuberanza di prendere contatto con il *Morosini* e passargli un quantitativo di nafta. Ci incontrammo ma il rifornimento fallì per le proibitive condizioni del mare. Il tentativo per due volte ci provocò la rottura dei cavi di rimorchio costringendoci a rinunciare. Ci salutammo alla voce mentre si allontanavano scomparendo sulla linea dell'orizzonte per riprendere la loro zona di agguato.»

Così ebbe a scrivere il sommergibilista Igino Piunti con questa premessa: «Dio mi concesse il privilegio di sopravvivere forse per tramandare ai posteri la "loro" memoria, impegno che ho sempre rispettato con fede, affetto commozione».

Eppure con un pugno di uomini e di sommergibili atlantici si continuavano a progettare attacchi ai porti d'oltreoceano, in America Latina specificando «che l'operazione stessa può essere ordinata, entrando il Brasile nel conflitto, quando l'unità abbia svolto azioni contro il traffico: un rifornimento di nafta deve essere pertanto previsto».

In buona sostanza l'ordine di Maricosom, nonché la risposta del comandante di Betasom, affidavano al capitano di corvetta romagnolo il compito di stare pronto a preparare, da solo, la guerra con il Brasile e di agire secondo «le modalità riportate in ordini di

operazioni particolari, che sarebbero consegnati al comandante Longanesi in buste chiuse numerate. L'esecuzione verrebbe ordinata con telegrammi convenzionali».

La seconda parte del documento dimostra con dovizia di particolari quale potrebbe essere lo scenario possibile per compiere l'azione d'attacco ai porti brasiliani con il sommergibile atlantico: «Sul *Da Vinci* verrebbe imbarcato un pratico locale, prelevandolo da uno dei piroscafi italiani che sono in queste acque».

Il comandante Polacchini prosegue nel suo ordine non pensando forse che allo scoppio della guerra con il Brasile le navi italiane internate nei porti brasiliani sarebbero state immediatamente confiscate.

Il documento interessa perché dimostra invece la possibile genesi di un attacco a sorpresa solo con sommergibili: «L'azione potrebbe essere di più completo successo se svolta sulla base di informazioni recenti sulle unità all'ormeggio e sugli sbarramenti eventualmente esistenti. Si dovrebbe però ricorrere allora all'impiego di un informatore, che potrebbe essere sbarcato dal *Da Vinci* in prossimità del posto e reimbarcato dopo un conveniente numero di giorni. L'informatore dovrebbe essere inviato dall'Italia, fornito di tutto l'occorrente».

A La Spezia e a Betasom si cominciano a preparare i piani per gli attacchi al porto di New York

A Bordeaux si cominciavano a ipotizzare raid seguendo le indicazioni di Supermarina, come nella base della X^a Flottiglia MAS di La Spezia si mette-

vano a punto i dettagli dell'operazione da fare con sommergibili atlantici, i siluri a lenta corsa e i barchini esplosivi.

Era un'implicita ammissione della supremazia marittima degli anglo americani e, in attesa di possibili eventi su altri fronti di guerra in grado di modificare le sorti del conflitto, occorreva contare su uomini e mezzi in grado di colpire duro, sferrando una serie di attacchi veloci, imprevedibili, insidiosi, in grado di diminuire il peso strategico del nemico in mare.

Infatti si legge a seguire: «In relazione a quanto sopra esposto sono stati considerati i sotto indicati casi, in base ai quali sono state compilate bozze di operazioni speciali, che si inviano per conoscenza. Devono essere precisate le località e dettagliate le disposizioni, aggiunte delle altre:

Forzamento del Porto di Rio de Janeiro con sbarco e reimbarco preventivi di un informatore. Eventuale bombardamento di una località. Cosa da svolgere se il Brasile entrasse in guerra durante la navigazione del sommergibile verso la zona di agguato o appena giuntovi. Vedere ordine di operazione speciale n. 1.

Sbarco di un informatore per riprenderlo a bordo dopo un certo numero di giorni, in modo che l'unità sia pronta ad effettuare ogni momento, all'ordine, l'esplorazione di forzamento ed eventualmente anche quella del bombardamento. Ciò allo scopo di far sì che dall'entrata nel conflitto del Brasile allo svolgimento delle azioni predette intercorra il minor tempo possibile. Vedere aggiunte ordine di operazione particolare n. 94 e ordine di operazione spe-

ziale n. 2. Resta poi il caso di far effettuare una o entrambe le operazioni senza l'ausilio di un informatore, solamente cioè con quello del pratico locale preventivamente imbarcato. È opinione di questo Comando Superiore che alla partenza dell'unità debba essere previsto il caso b) che porta comunque allo sbarco di un informatore sulla costa del Brasile, che potrà sempre riuscire utile per il futuro. Potrà poi essere svolto il caso a) se si verificheranno le situazioni da esso previste. Si esprime parere che le due operazioni di forzamento e di bombardamento vengano anche fatte mancando l'informatore, con l'ausilio del pratico locale.

L'operazione di attacco con un sommergibile di Betasom, a un porto brasiliano, era una novità assoluta per i sommergibilisti italiani a Bordeaux e Polacchini offrì dieci giorni di tempo a Maricosom per dare una risposta. «Il *Da Vinci* partirà per missione verso il 2-3 maggio, occorre pertanto che le decisioni sulle operazioni in argomento giungano tempestivamente.»

La risposta tardò ad arrivare, perché la situazione bellica si stava evolvendo in favore dell'Asse. Hitler e Mussolini nel loro incontro di Salisburgo del 29 aprile avevano deciso una grande offensiva in Africa Settentrionale e nel frattempo era giunta al comandante superiore, Romolo Polacchini, la notizia che il grande ammiraglio Raeder sarebbe arrivato in visita a Betasom diventata una base sicurissima per gli U-boot e al riparo dagli attacchi dal mare dopo lo choc provocato dal raid inglese nel porto di Saint-Nazaire.

Intanto Supermarina, organismo responsabile della condotta della guerra sul mare, decise di invia-

re due squadriglie di barchini esplosivi e siluranti in Mar Nero, assieme a una squadriglia di MAS al comando del comandante Francesco Mimbelli e sei sommergibili tascabili tipo CB, per aderire a una precisa richiesta del Comando Supremo Tedesco con il compito di bloccare dal mare i rifornimenti della città assediata di Sebastopoli.

L'ultima missione del sommergibile oceanico *Da Vinci* al comando di Longanesi Cattani

Il 6 maggio il regio sommergibile *Da Vinci* era ancora all'ormeggio di Bordeaux pronto a muovere per la successiva missione, quando ricevette la visita dell'ammiraglio Raeder che salì a bordo e passò in rivista l'equipaggio.

Erich Johann Albert Raeder è un ufficiale tedesco di sessantasei anni, e come *Generaladmiral der Kriegsmarine*, cresciuto nello splendore della Marina del Kaiser, aveva vietato l'impegno in politica degli ufficiali della Marina tedesca. Nonostante non avesse simpatia per il partito nazista, aveva appoggiato il tentativo di Hiler di riorganizzare la flotta militare tedesca e, oltre a un non facile dialogo con il Führer, stava proteggendo gli ufficiali ebrei, e cercava, per quanto possibile, di salvare il tradizionale saluto della Marina tedesca dall'imperante saluto nazista difendendo, anche in questo modo, l'autonomia della sua Arma.

Longanesi lo sapeva e lo accolse a bordo portando la mano destra alla visiera del berretto, mentre Dönitz alzava il braccio per il saluto nazista, pessi-

ma imitazione del saluto romano. Dönitz è un uomo ambizioso, ma è un uomo di mare e soprattutto un esperto sommergibilista. Conosce bene il compito affidatogli.

Il rapporto di Dönitz con Raeder era formale e di sostanziale divergenza su come condurre guerra per mare ma la vera guerra fra loro si combatteva su come ottenere, dal Führer, i finanziamenti necessari per continuare la battaglia in Atlantico.

Alla fine della cerimonia il trentaduenne capitano di corvetta romagnolo, ormai veterano della guerra nell'Oceano Atlantico, dopo il breve colloquio con gli ufficiali di massimo grado della Marina tedesca, chiamò il posto generale di manovra e il *Da Vinci* mollò gli ormeggi.

Una scorta tedesca pilotò il sommergibile italiano in partenza per la caccia atlantica, oltre l'estuario della Garonna fra lo sferragliare dei vagoni che scaricavano ferro e cemento per rafforzare gli enormi bunker in costruzione voluti da Dönitz per i suoi sommergibili.

Da quel momento cominciava per Longanesi Cattani la nuova grande avventura oceanica: avrebbe potuto concludersi con il rientro tra gli applausi dei militari di Bordeaux schierati in attesa del sommergibile vittorioso, come segnalavano le bandierine esposte nella falsa torre a indicare le navi o le petroliere affondate, oppure con la rabbia dell'equipaggio per una lunga e sofferta navigazione priva di prede.

Poteva restare sui registri di Betasom solo con la fredda annotazione di un battello salpato il 6 maggio 1942, ma non sarebbe mai stata segnata la data del ritorno.

Le missioni dei sommergibili e dei comandanti di sommergibili oceanici Salvatore Todaro ed Enzo Grossi

Lo stesso giorno partiva da La Spezia l'autocolonna «Moccagatta» della Decima al comando del capitano di corvetta Salvatore Todaro, sommergibilista di Betasom, su autocarri e automezzi che portavano cinque motoscafi siluranti, cinque barchini esplosivi, mentre, imbragati sui vagoni ferroviari, viaggiavano anche sei CB, i minisommergibili tascabili della Regia Marina.

Una cinquantina di uomini in tutto; destinazione Mar Nero.

Todaro, uscito in Atlantico nel dicembre del 1941 con il suo *Cappellini*, si era scontrato con l'incrociatore ausiliario inglese *Eumaues* al largo di Freetown la base inglese della Sierra Leone. Nello scontro erano morti alcuni suoi marinai e durante lo scontro il tenente Danilo Stiepovich, fu colpito in pieno da una granata, restando con una gamba maciullata e con molte altre gravi ferite sul corpo. Todaro gli si era avvicinato prendendolo tra le braccia ormai morente e, con tutta la fraterna dolcezza possibile: «Lasciami qui... Voglio vedere che affondi quella là», chiese Stiepovich indicando con la mano la nave che continuava a cannoneggiare il sommergibile. «Te lo prometto», disse Todaro guardandolo negli occhi con quella determinazione spietata di chi per la prima volta provava odio per il nemico.

Pochi minuti dopo l'incrociatore inglese colava a picco colpito in pieno da un siluro. Stiepovich fece in tempo a vederlo inabissarsi, poi il suo sospiro ri-

mase nell'aria e il corpo s'irrigidì. Todaro gli si avvicinò in quel silenzio surreale che solo lui sentiva e gli chiuse gli occhi per sempre. Subito dopo cominciò una lunga e disperata odissea per sfuggire alle navi inglesi che lo braccavano.

Con la morte dei suoi uomini ebbe inizio il suo travaglio interiore.

Al suo rientro a Bordeaux, con il *Cappellini* malridotto, Todaro chiese e ottenne di essere impiegato nelle operazioni più rischiose della X^a Flottiglia Mas. E fu mandato in Mar Nero al comando di sommergibili tascabili.

Il *Da Vinci* partì dopo la sosta a La Pallice per recarsi a presidiare la zona costiera brasiliana compresa fra porto Natal e Bahia, ma a fine maggio, mentre si trovava in navigazione oltre l'Equatore per arrivare lungo le coste dell'America Latina, venne dirottata da Maricosom verso l'Africa occidentale per operare nelle acque di Freetown in una zona dell'Atlantico situata a sud di Capo Palmas, per poi spingersi, qualora l'autonomia lo avesse consentito, verso il porto di Accra, nel Golfo di Guinea.

C'era in questo repentino cambio di rotta la volontà di fare un uso "geopolitico" del sommergibile italiano seguendo le indicazioni emerse dall'incontro di Salisburgo. Tuttavia seguendo il suo istinto di marinaio, il comandante di Bagnacavallo preferì affidarsi alle sensazioni provate in oceano, agli avvistamenti in mare, anziché andare da solo a sostenere da levante la decisione di Mussolini di concentrare le azioni belliche nel continente africano.

Il comandante Longanesi era in navigazione lungo le coste dell'Africa, nel maggio del 1942 quando

un bollettino di guerra italiano annunciava una grande vittoria dell'arma sottomarina di Betasom. «Il sommergibile *Barbarigo* al comando del capitano di corvetta Grossi, ha affondato nell'Atlantico meridionale una corazzata americana del tipo *Maryland*. L'incontro è avvenuto al largo delle coste brasiliane poco prima dell'alba e il comandante italiano, attaccando in affioramento, è riuscito da 525 metri di distanza, dopo essere audacemente entrato nel bel mezzo della grossa formazione navale nemica, a piazzare due siluri nella grande visibilissima sagoma della nave da battaglia nemica.»

Il sommergibile era rientrato a Bordeaux e l'equipaggio aveva issato alla falsa torre il guidoncino che indicava l'affondamento della corazzata di 32 mila tonnellate.

Per quest'impresa, definita eccezionale da Supermarina, fu concessa subito al comandante Enzo Grossi la medaglia d'oro al Valor Militare e la promozione a capitano di fregata per merito di guerra. L'impresa serviva soprattutto al Regime per galvanizzare gli animi anche se gli Stati Uniti d'America non ammisero mai l'affondamento.

Le informazioni arrivano sempre per radio e a casa per lettera. Il nemico è sempre all'ascolto

Il ruolo dell'informazione e della disinformazione attraverso i giornali e le radio era fondamentale, in guerra, per interpretare i successi e gli insuccessi delle flotte in mare e una radio venezuelana aveva an-

nunciato che erano stati tratti in salvo 54 uomini dalla nave, che quindi era stata affondata veramente e a Washington non smentirono.

Le prime note della 5ª Sinfonia di Beethoven annunciavano Radio Londra probabilmente nata da Radio Bari che trasmetteva un apprezzato programma in arabo verso le colonie britanniche del Medio Oriente.

A bordo dei sommergibili si ascoltava la radio e solitamente, dopo i riti scaramantici praticati nelle vicine case di tolleranza, si partiva per una missione sconosciuta e un destino ignoto.

Erano rimasti in pochi i sommergibilisti italiani a Betasom, un'agguerrita tribù di tigri dell'Atlantico.

Prima di partire era consuetudine scrivere a casa, in Italia, confidarsi con gli amici fumando una puzzolente sigaretta e dare sfogo, nei casini, alle italiane pulsioni di una sessualità tutta mediterranea così diversa da quella teutonica e ariana.

Tutti partivano e nessuno voleva partire.

Per l'ufficiale di Marina Longanesi Cattani, gentiluomo di Bagnacavallo, la devozione al sovrano costituiva la molla principale che lo spingeva a servire il re e lo Stato in armi; ma il numero di ufficiali che venivano mossi da questo sentimento era proporzionalmente più modesto che in passato, anche perché il senso del dovere del servizio nei confronti dello Stato, incarnato dalla dinastia dei Savoia, si era affievolito per l'evolversi della situazione politica e militare, per la nascita del fascismo, e per il culto per il Duce che tendeva a mettere in ombra la figura del sovrano e infine perché mancava una vera tradizione nobiliare nella recente aristocrazia sommergibilistica dell'Italia.

Partiva da Bordeaux una ben diversa aristocrazia italiana che si era guadagnata in oceano la nobiltà vera di chi sta in mare per tanto tempo e soffre tra le onde il tragico silenzio che giunge impietoso dopo lo scontro fra uno scafo e un altro. Gli affondamenti e le disperate grida dei superstiti.

La mascotte di Betasom era un gatto salvato dalle lamiere contorte di una nave affondata. Todaro usava dire: «Una civiltà vecchia di duemila anni impone agli italiani doveri che altri popoli possono ancora fare a meno di sentire».

A Betasom si mescolavano le idee, ma erano banditi i mugugni.

Erano tutti volontari i marinai di Betasom, figli di un sogno e padri di un futuro incerto. Ingenui, con quelle illusioni che spesso accompagnano chi sta per tanto tempo lontano dalla terra. Salivano a bordo di una macchina con il colore del piombo, sessanta-settanta persone. Stipate come le aringhe.

Tutti giovani con accenti diversi di un Paese del Mediterraneo che cercavano in Atlantico la loro identità.

Dovevano viverci a lungo, gomito a gomito; nudi o seminudi senza mai farsi la barba perché l'acqua potabile era preziosa e un taglio al volto sarebbe stato difficile da rimarginare.

Longanesi Cattani era un combattente nato; fiero e orgoglioso di sé. Anche a bordo conservava il suo modo elegante di vivere.

Non si era voluto sposare «per non contribuire ad aumentare l'anagrafe delle vedove e degli orfani» era solito dire.

Recita così il rapporto ufficiale della Regia Mari-

na sulla missione del sommergibile *Da Vinci* al comando del capitano di corvetta Luigi Longanesi Catani: «Giugno. Dopo alcuni avvistamenti non sfociati in alcun attacco, nel pomeriggio del 2 giugno, mentre era ancora in fase di trasferimento, a SW di Freetown, affonda con azione di artiglieria e siluro lo schooner panamense *Reine Marie Steward* (1.087 tsl) diretto a New York con un carico di legname pregiato. Ripresa la navigazione verso Capo Palmas, la sera del 7, dopo aver vanamente inseguito un piroscafo da carico di nazionalità sconosciuta che navigava ad alta velocità, avvistò la motonave da carico britannica *Chile* (6.956 tsl) che navigava isolata e in 04°17' N, 13°17' W la affonda colpendola al centro con due dei quattro siluri lanciati. Invece di proseguire per portarsi verso la zona assegnata, il c.te Longanesi prende l'iniziativa di rimanere in quelle acque, nella speranza di incontrare traffico non convogliato. E infatti, spostandosi alquanto verso SW, al tramonto del giorno 10, avvistò una grossa motonave isolata ed armata ed al termine di un tenace inseguimento, poté incendiarla e colarla a picco con siluri e cannone: si trattava della motonave da carico olandese *Alioth* (5.483 tsl) unità dispersa del convoglio "OS 29". Il mattino del 13, dopo essersi spostato alquanto verso SW, con un fortunato lancio a ventaglio da grande distanza effettuato con i quattro lanciasiluri di poppa, arrestò il piroscafo armato inglese *Clan Mac Quarrie* (6.471 tsl), che finì poi con il cannone in 05°15' N, 25°45' W. Esaurita la dotazione di siluri, e presa la via del ritorno con ancora una buona scorta di combustibile, ricevette da Betasom l'ordine di portarsi a circa 550 nm a NW delle Isole

di Capo Verde, per passare undici tonnellate di nafta a Finzi che si trovava in rotta per il mare dei Caraibi (gran parte di questo combustibile venne poi a sua volta ceduta a *Morosini*). Conclusa felicemente questa operazione, proseguì per Bordeaux dove entrò trionfalmente il 1° luglio, al termine di una missione di cinquantadue giorni e con all'attivo l'affondamento di quattro navi per 19.997 tsl».

Questa fu l'ultima missione in Atlantico per Longanesi Cattani al comando del sommergibile *Da Vinci*.

LO STUDIO E LA PREPARAZIONE PER L'ATTACCO A NEW YORK

Era il 18 agosto 1942 quando il capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani lasciava Bordeaux e rientrava in Italia senza passare attraverso lo Stretto di Gibilterra. Il sommergibile *Da Vinci* al comando del capitano di corvetta Gazzana-Priaroggia restava a Bordeaux e veniva destinato a un incarico speciale. Imbarcare, anzi imbragare, un minisommergibile CA e sperimentare con esso azioni di sabotaggio ai porti atlantici.

C'erano stati nei mesi precedenti contatti tra la X^a Flottiglia MAS e Betasom per studiare ulteriori possibilità di attacco alle basi oltreoceano e come è scritto al punto 9 del documento segreto del 23 aprile 1942, «L'operazione contro il porto di Città del Capo, della quale pure il comandante Longanesi per incarico avuto, mi ha parlato, è meglio effettuarla con un sommergibile a più larga autonomia. Può essere pertanto studiata in un tempo successivo, impiegando un tipo *Calvi*».

Il comandante di Betasom, il capitano di vascello Romolo Polacchini, escludeva l'uso del *Da Vinci* poi-

ché considerava i sommergibili *Tazzoli*, *Finzi* e lo stesso *Calvi* con un raggio d'azione più elevato e abitabilità migliorata rispetto al *Da Vinci* facendone così unità ideali per le lunghe crociere. In quei giorni di tarda primavera, mentre i sommergibili atlantici erano al raddobbo nella base di Bordeaux, a Sydney, dall'altra parte dell'emisfero, i sommergibili "avvicinatori" della Marina Imperiale giapponese stavano portando un attacco dal mare di minisommergibili con l'intenzione di affondare le navi alleate all'ormeggio nella base australiana.

Avevano percorso più di diecimila miglia per far arrivare e depositare, all'imboccatura della frastagliata baia di Sidney tre *Ko-hyoteki*, i battelli tascabili giapponesi ognuno dei quali portava a bordo due uomini. Due minisommergibili furono scoperti dagli aerei in perlustrazione e gli uomini dell'equipaggio si suicidarono per non essere arrestati, mentre il terzo, nel tentativo di colpire l'incrociatore pesante americano *Chicago*, riuscì invece ad affondare un traghetto che collegava le sponde di questo straordinario ridotto naturale, facendo ventun vittime civili prima di essere colato a picco dalla pronta reazione dei militari di guardia al porto.

L'opinione pubblica australiana, che riteneva pressoché inattaccabile il proprio territorio, fu comunque scossa da una notizia simile a quella ascoltata per radio durante i giorni del primo Natale di guerra quando apprese che il loro incrociatore, il *Sidney*, era stato affondato con tutto l'equipaggio da una nave corsara, il *Kormoran*, un bastimento da carico armato come incrociatore ausiliario della Kriegsmarine.

L'uso dei minisommergibili rappresentava un ve-

ro giro di boa nelle strategie di combattimento delle Marine dell'Asse, ma esisteva fra gli strateghi la consapevolezza che il teatro di guerra in mare richiedesse battelli in grado di navigare in immersione con una concezione offensiva diversa dai siluri a lenta corsa. A Betasom, in quei giorni di primavera del 1942, si stava compiendo una saldatura operativa fra gli uomini di mare italiani impegnati in Mediterraneo e in Atlantico, mettendo a frutto le esperienze di guerra della X^a Flottiglia MAS con quelle di Betasom. Dall'inizio di aprile, a distanza di poco più di dieci giorni l'uno dall'altro, al Muggiano nei cantieri Oto vennero allestiti nell'ordine i sommergibili *Murena*, *Grongo* e *Sparide*, tutti destinati al trasporto di mezzi d'assalto.

Il cantiere era adiacente alla sede della X^a Flottiglia Mas, in quel tratto di costa del Golfo dei Poeti che va verso Lerici, dove si trovava la villa del principe Aimone di Savoia, duca d'Aosta, duca di Spoleto, ammiraglio comandante di Generalmas (il comando superiore della X^a Flottiglia Mas), nominato da poco più di un anno, contro la sua volontà, re di Croazia.

La nomina era stata vissuta da Aimone, avvezzo alla vita scapigliata e amante delle belle donne, come uno scherzo del suo destino di uomo di sangue reale, costretto ad accettare un titolo imposto dal re Vittorio Emanuele III. Ciano aveva riferito al Duce che il re aveva pensato inizialmente ad Amedeo, fratello maggiore di Aimone, ma Amedeo si trovava in quei frangenti in Etiopia quale viceré e nella situazione drammatica all'Amba Alagi: fu fatto prigioniero dagli inglesi, tradotto in Kenia, sarebbe morto poi nel

marzo del 1942 per malaria e tubercolosi, lasciando al fratello più giovane il titolo di duca d'Aosta.

Il ruolo della nobiltà nella guerra per mare. La vera nobiltà marinara

In quel tempo era costume della Regia Marina affiancare ai reali rampolli, con un ruolo di ufficiale di ordinanza, uno dei migliori allievi che entravano in Accademia Navale.

Adalberto Mariano, giovane guardiamarina sorridente, cortese, e un po' affettato era stato destinato alla persona del duca di Spoleto, Aimone di Savoia. Il ruolo si trasformò ben presto in un indefinibile ruolo di aiutante e di amico: era di casa nella famiglia del duca d'Aosta. Adalberto Mariano era stato segnalato dalla Regia Marina a Umberto Nobile come un militare volontario per completare l'equipaggio del dirigibile *Italia* che si apprestava a trasvolare il Polo Nord. Rientrato in patria dopo la tragedia della Tenda Rossa riprese temporaneamente il suo grado in Marina prima di dedicarsi alla carriera prefettizia partendo dal vertice; l'amputazione a un piede per congelamento non gli impedì di continuare il servizio attivo come militare soprattutto in virtù di un antico e consolidato rapporto con Casa d'Aosta.

Il passaggio al Polo Nord, al di là dell'interesse scientifico, poteva rappresentare per gli uomini della Regia Marina una delle tante sfide di mare da affrontare; inoltre era, sulla carta, la rotta più breve per arrivare in Giappone.

Mariano aveva insegnato a Livorno in Accade-

mia Navale fra i pivoli nati negli anni della marcia su Roma.

Il ruolo dell'Accademia Navale si era trasformato ben presto in un compito di ulteriore mediazione fra le aspirazioni della nuova borghesia che nasceva all'ombra del Fascismo e la Casa Reale.

Per la Marina Militare si trattava di mettere assieme le risorse umane del Regno d'Italia composto in prevalenza da un'aristocrazia piemontese che nasceva sul Rodano, una nobiltà papalina che se ne stava acquattata e protetta dalla Chiesa, e una corte napoletana che aveva abbandonato il suo re a Gaeta. Accanto a queste nobili famiglie esisteva poi un patriziato diffuso che si era particolarmente distinto al servizio della Chiesa e dello Stato; tutti godevano di grande prestigio e avevano ricevuto prebende; tutti dovevano contribuire alla difesa del Regno.

Chi andava per mare con le galee nel Medio Evo e assumeva il comando delle navi da guerra nel Mediterraneo cristiano, è quasi sempre appartenuto a una nobile famiglia anche se non faceva riferimento a una casa regnante, come nel caso delle Repubbliche marinare di Genova e Venezia. I Cavalieri di Malta affidavano il comando delle loro galee a nobiluomini delle loro otto lingue di appartenenza e fino alla Prima guerra mondiale le case regnanti europee hanno potuto disporre di un'aristocrazia di loro creazione, serbatoio dal quale prelevavano gli uomini per la gestione della cosa pubblica in tutti i suoi aspetti, e con quelli confrontarsi con altre case regnanti o pretendenti al trono.

Così è stato per secoli in Gran Bretagna, così fu per gli Asburgo e i re di Prussia. Così fu per la dina-

stia borbonica, i duchi di Savoia diventati poi re di Sardegna.

La vera storia della Marina Militare e di chi va per mare è invece una storia non scritta, frutto della memoria orale degli equipaggi; è una storia fatta di infinite vicende familiari, di figli che non hanno conosciuto i padri, di mogli che salutavano con angoscia il proprio marito, di marinai sepolti per sempre in un mare che non lascia tracce.

A Betasom, come a La Spezia o a Taranto, la formula di rito era: «Un sommergibile non è rientrato alla base». Con lui scomparivano in mare uomini che erano appartenuti di diritto alla vera aristocrazia del mare. Chi naviga sa quanto sia difficile vivere a bordo, per di più dentro un sommergibile.

Equipaggi affiatati che avevano creato la leggenda del loro battello. Conosceva bene il loro valore Junio Valerio Borghese, quando lasciò il comando dello *Scirè*; avrebbe voluto con sé quegli uomini con cui aveva sfidato gli inglesi a Gibilterra ad Alessandria per continuare con loro le nuove ardite prove, le nuove imprese con un sommergibile diverso.

Quegli uomini che adesso giacevano in fondo al mare nelle acque antistanti il porto di Haifa.

IL SUCCESSO DELLE AZIONI COMBinate FRA SOMMERGIBILI, MAS E AEREI

Sapeva bene il rischio che correivano i suoi uomini il comandante Longanesi Cattani mentre lasciava il proprio equipaggio a Bordeaux e lo sapevano i marinai dei sommergibili italiani *Axum* e *Dessié* che a nord-ovest di Capo Bon aspettavano la flotta inglese formata da 4 incrociatori leggeri e 12 caccia con la copertura a distanza di 3 portaerei, 2 corazzate, 3 incrociatori e 12 caccia la quale, con il pretesto di scortare un convoglio di 14 mercantili, cercava di entrare in Mediterraneo e guadagnare l'ormeggio nel Grand Harbour de La Valletta, a Malta.

Erano i segnali e gli stati d'animo di una battaglia di metà agosto del 1942 che lasciò sul fondo del Mediterraneo anche gli uomini dei sommergibili *Cobalto* e *Dagabur*, speronati dai caccia inglesi *Ithuriel* e *Wolverine*.

La formazione navale britannica s'era appena allontanata dalle acque di Gibilterra quando alle navi di scorta venne inferto il primo, duro colpo.

Un sommergibile italiano silurava la vecchia portaerei *Furious* che sbandava paurosamente e veniva costretta a rientrare a velocità ridotta alla base.

Qualche ora dopo entrava in azione un sommergibile tedesco che metteva a segno quattro siluri su un'altra portaerei, la *Eagle*, affondandola.

La notizia giunse per radio a Bordeaux: la giornata era cominciata bene.

Il giorno dopo, appena il convoglio entrò nel loro raggio d'azione, intervennero gli aerosiluranti e gli Stukas di base in Sardegna che, con quasi 300 aerei attaccanti a ondate successive, scompaginarono la formazione britannica. In questa fase del combattimento fu colpita la terza portaerei, la *Indomitable*, che dovette lanciare i suoi aerei da un ponte di volo quasi inutilizzabile.

Andavano a cercare un atterraggio a Malta o nel deserto africano.

Furono anche affondati un cacciatorpediniere e quattro piroscafi. Al calare della notte, quando le navi superstiti s'avvicinarono alla costa tunisina, il Mediterraneo riservava loro una nuova, amara sorpresa: l'attacco in massa dei sommergibili italiani. Il branco di lupi si era spostato in Mediterraneo.

Per miglia e miglia, la notte venne illuminata dalle vampe dei siluri andati a segno e dal fuoco rabbioso delle navi britanniche. Poche ore prima gli inglesi avevano perso l'incrociatore *Manchester*, tre piroscafi e una petroliera.

Il colpo era frutto dell'audacia e della fredda determinazione di alcuni piccoli scafi italiani, i classici Mas.

Essi, partiti da Pantelleria, s'erano messi all'agguato sotto costa, fra l'isola e Capo Bon e, col favo-

re della notte, erano andati all'attacco a distanza ravvicinata.

L'informazione del transito di questo convoglio era stata data da un agente informatore di Tarifa: le navi provenivano quasi tutte dalla Gran Bretagna.

La nave cisterna *Olterra* nella baia di Algeçiras, di fronte a Gibilterra

Il faro dell'isola di Tarifa, è la claritas che segna da levante l'ingresso di una nave dall'Atlantico al Mediterraneo. È il tratto di mare, nonché il punto più stretto, che congiunge l'Europa orientale al Nord Africa. Tarifa è l'antico porto più a sud dell'Europa. Tangeri è a poco più di 15 miglia a sud-ovest, sull'altra sponda; dista da Tarifa come Algeçiras, la baia a ponente di Gibilterra, la munitissima base inglese.

Allo scoppio della guerra, la nave cisterna *Olterra* aveva subito un volontario incaglio nella baia di Algeçiras, dove fu internata dalle autorità spagnole, per non cadere in mano agli inglesi, ma non era mai stata abbandonata da una buona parte dell'equipaggio. Per gli uomini della X^a Flottiglia MAS era una soluzione possibile per una base operativa segreta proprio di fronte alla base inglese di Gibilterra.

A lanciare l'idea della "base-Olterra" fu Antonio Ramognino, un impiegato della ditta Piaggio, incorporato poi nella X^a Flottiglia Mas, in quanto progettista di un barchino d'assalto, che aveva avuto l'approvazione di Borghese.

Ramognino, che aveva sposato Conchita, una giovane spagnola, prese in affitto una villa nelle vici-

nanze di Puerta Maiorga, costruita in un'eccellente posizione sopraelevata a poca distanza da "La Linea", il luogo di confine anglo-spagnolo e a 4.000 metri dalle scimmie della Rocca di Gibilterra.

Per non insospettire le autorità spagnole, il tecnico disse che la villa serviva a «ritemperare le forze di donna Conchita Ramognino, esaurita dalla permanenza di alcuni mesi in Italia».

La villa diventò ben presto un osservatorio italiano per seguire costantemente i movimenti dei mercantili inglesi ancorati a una distanza di poco meno di un miglio dalla spiaggia prospiciente la casa.

La nave cisterna *Olterra* era attraccata alla banchina orientale del porto di Algeçiras, proprio di fronte a Gibilterra. Da lì si vedevano la roccaforte e la città, le case lungo la costa, il porto militare e delle navi in entrata e in uscita, si potevano riconoscere il tipo, il tonnellaggio e quindi l'eventuale obiettivo. Il posto d'ormeggio dell'*Olterra* era il posto ideale per osservare Gibilterra e attaccare le navi nemiche.

L'armatore della nave si prestò subito a collaborare e fece le regolari pratiche di recupero della nave con le autorità spagnole, spiegando di voler mettere la nave in efficienza e cambiare bandiera.

Ciò era alla base di tutto. Con regolari permessi iniziarono i lavori di trasformazione, si fecero arrivare i materiali, giocando su tutti gli inganni possibili e soprattutto sulla silente complicità spagnola.

Il problema degli uomini a bordo fu risolto con la graduale sostituzione dell'equipaggio mercantile rimasto sull'*Olterra* con altrettanto personale tecnico della X^a Flottiglia Mas, fatto venire dalle proprie Of-

ficine di San Bartolomeo di La Spezia, travestito con abiti civili o da marittimo.

Da Villa Carmela, invece, sarebbero partiti gli “uomini rana”, cioè i Gamma nascosti nei locali della villa fino a che da una piccola finestra che si apriva verso la Rocca e il porto veniva accertata la presenza di navi da guerra o mercantili ormeggiate nella base di Gibilterra per poterle attaccare. I Gamma, scelti tra i più forti nuotatori italiani provenienti da tutte le Armi, erano stati addestrati segretamente nella piscina dell'Accademia Navale di Livorno dall'anziano capitano di corvetta Angelo Belloni, l'ideatore di tutte le attrezzature usate per il nuoto subacqueo, come l'autorespiratore a ossigeno e la muta impermeabile. Il loro comandante era il tenente di vascello Eugenio Wolk, un giovane nobile nato in Ucraina poco prima della Rivoluzione d'ottobre e sfuggito, con la famiglia, alle ire dei bolscevichi.

Così la base di Algeçiras divenne, assieme alla villa affittata da Ramognino, un eccellente posto per gli informatori italiani.

L'*Olterra* e Villa Carmela stavano diventando due eccezionali basi avanzate per i mezzi d'assalto e per gli esperti nuotatori della X^a Flottiglia Mas.

Qui tutti conoscono bene i rischi di una traversata in inverno per raggiungere di soppiatto le sponde; se qualcuno muore in mare, da queste parti si risponde: «Sia fatta la volontà di Allah».

UN AEREO E UN SOMMERGIBILE PER L'ATTACCO A NEW YORK

La battaglia aeronavale che si era combattuta nel Mediterraneo fra l'11 e il 13 agosto 1942 oltre a rappresentare una delle più riuscite operazioni combinate fra Marina e Aviazione e forse il miglior esempio della tremenda efficacia dell'impiego, in cooperazione strategica, dei mezzi insidiosi subacquei e di apparecchi da bombardamento in quota, in picchiata e aerosiluranti.

Le informazioni sulle attività del capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani durante il mese di settembre del 1942 diventano sempre più rarefatte e, al di là del grado, gli incarichi che assume sembrano far parte di un disegno strategico complesso e legato al più rigoroso segreto militare.

In sostanza si stava profilando, vista la sua esperienza, il suo impiego fra gli uomini della X^a Flottiglia MAS diventando di fatto il terzo ufficiale in linea di comando dopo Aimone d'Aosta e Junio Valerio Borghese. Con loro avrebbe condiviso i segreti e i progetti nati e portati a termine in mare da questo

«gruppo di arditi», la cui base operativa stava principalmente nel Golfo dei Poeti.

Dopo la battaglia di mezz'agosto, per gli uomini della X^a Flottiglia MAS si trattava di capire quale potesse essere il potenziale destabilizzante di un'azione congiunta fra aerei e sommergibili oltreoceano per indebolire la posizione di Roosevelt, presso un'opinione pubblica americana ancora in bilico fra l'isolazionismo e l'intervento in Europa.

Per arrivare a colpire le coste statunitensi, c'era chi aveva pensato di impiegare anche l'idrovolante quadrimotore Cant Z.511, mezzo che si poteva considerare un vero e proprio colosso dell'aria, una nave volante che per gli strateghi militari avrebbe dovuto trasportare le bombe per l'attacco a New York.

Era stato il primo velivolo in Italia battezzato con lo stesso rito apotropaico che si usa per le navi; la bottiglia di vino rosso era stata lanciata da una madrina che era stata un'operaia dei cantieri di Monfalcone dove si era realizzato questo strano colosso aeronavale. Faceva parte di quella progettualità a cui gli uomini della Marina davano il loro contributo di idee: come la sconosciuta e segretissima realizzazione di un sommergibile per una spedizione artica polare, i cui progetti esecutivi, a firma del capitano di vascello Adalberto Mariano, giacevano invasi nei cantieri del Muggiano.

Erano studi segreti, come l'attacco a New York o a Città del Capo che prevedevano l'utilizzo di un aereo dalla base dei sommergibili di Bordeaux per un volo transoceanico di quell'aereo di circa 6.000 chilometri.

Contestualmente sarebbe partito un sottomarino cisterna per garantire una possibilità di rifornimento

presso l'isola di Nantucket dal porto da cui salpa il *Pequod*, il vascello del romanzo *Moby Dick* di Herman Melville.

Se questo rifornimento non fosse stato possibile, l'idrovolante avrebbe fatto ammaraggio e il sommergibile avrebbe comunque portato in salvo l'equipaggio.

L'esperienza dei sommergibili tascabili in Mar Nero per l'attacco a New York

La progettualità e la fantasia non mancavano alla base di La Spezia: c'era molto da fare perché Borghese e Dönitz intendevano portare la guerra sul suolo americano conducendo un'azione che sarebbe stata dimostrativa, con un enorme valore in termini di effetto psicologico sugli statunitensi.

Borghese cercava di ottenere la disponibilità di sommergibili dalla Kriesgmarine, ma l'ammiraglio tedesco Dönitz, comandante delle forze sottomarine germaniche, suggerì di impiegare uomini e mezzi italiani. La X^a Flottiglia MAS avrebbe dovuto cercare un sistema diverso per l'attacco contro New York; un mezzo elaborato per missioni più lunghe simili a quelle effettuate dagli equipaggi dei sommergibili di base a Betasom.

La soluzione sarebbe stata trovata in un deposito nel porto militare di La Spezia e alla periferia di Milano. Si trattava dei due CA, i sommergibili tascabili di prima generazione, progettati e costruiti dalla ditta Caproni di Taliedo nel 1937, che dislocavano appena 13,5 tonnellate e avevano soltanto due uomini d'equipaggio i quali, nelle intenzioni dei progettisti,

avrebbero dovuto essere impiegati in missioni d'agguato in passaggi obbligati, quali gli stretti oppure forzare porti e basi nemiche.

La Regia Marina intese modificare l'operatività dei CA, portandoli a un dislocamento di 35 tonnellate e aveva commissionato alla Caproni la costruzione del primo gruppo di sei CB, i sommergibili tascabili di seconda generazione, partiti poi per Costanza al comando di Lesen d'Aston.

Il capitano di corvetta Longanesi Cattani lasciava il *Da Vinci* alla base di Bordeaux e partiva dalla Francia con l'incarico ufficiale di assumere il comando dei CB in Mar Nero dove il naviglio della X^a Flottiglia MAS aveva contribuito con successo alla caduta di Sebastopoli in mano tedesca.

Nel frattempo a Betasom il suo glorioso sommergibile oceanico *Da Vinci* al comando del tenente di vascello Gianfranco Gazzana-Priaroggia faceva le prove a mare con un CA modificato. Il progetto segreto prevedeva di impiegare un piccolo CA per attaccare il porto di New York. Un sommergibile oceanico avrebbe dovuto trasportare in coperta il sommergibile tascabile fino alla foce dell'Hudson, dopodiché il "tascabile" avrebbe proceduto da solo, facendo da mezzo avvicinatore per gli assaltatori subacquei della Decima.

I due CA disponibili vennero modificati per l'operazione, come pure venne modificato il sommergibile oceanico *Da Vinci*, destinato a fare da sommergibile "madre" al CA2. Le prove di trasporto e rilascio del piccolo sommergibile furono iniziate il 9 settembre 1942 a Bordeaux e si stavano svolgendo con esito positivo. Tutto sembrava andare per il meglio

per le Marine dell'Asse, in quella notte di metà agosto del 1942 quando il giovane capitano di corvetta Longanesi Cattani lasciò Bordeaux per raggiungere, in treno, il Mar Nero.

Capitano di Corvetta Luigi LONGANESI CATTANI

R E L A Z I O N E

Il mattino dell'8 settembre 1943 uscii in mare con il sommergiBILE MURENA al mio comando.

L'unità era al termine dell'allestimento presso i cantieri C.T.C. di La Spezia ed era assegnata, per l'impiego alla X Flotmas.

Scopo dell'uscita era la prova delle nuove mitragliere a.a. da 20 m/m e l'allenamento dell'equipaggio alle varie manovre in previsione di una azione contro Gibilterra che avrebbe dovuto avvenire alla fine del mese in corso.

Al rientro, verso il tramonto, osservai le unità della Squadra che si stavano allestendo per lasciare il porto.

Ormeggiatomi alla banchina del Cantiere mi fu comunicato da alcuni operai destinati all'ormeggio che, secondo una comunicazione radiofonica, l'Italia aveva cessato le ostilità con la Gran Bretagna, gli S.U. e la Russia.

Mi informai alla Segreteria dell'Ufficio Allestimento Sommergibili per sapere se fosse arrivato qualche ordine di cessazione delle ostilità, ma mi fu risposto che nessun ordine di questo genere era pervenuto, mentre mi fu confermata la avvenuta comunicazione radiofonica. Chiesi informazioni al comando della X Flotmas da cui dipendevamo per l'impiego, ed anche là nessun ordine ufficiale di cessazione delle ostilità era pervenuto.

Riuniti Stato Maggiore ed equipaggio del mio sommergiBILE, e diedi ordini di dettaglio per mettere l'unità in condizione di prendere il mare al mattino successivo e permanere in mare almeno quindici giorni. Guardia rinforzata. Imbarco durante la notte di siluri, viveri e munizioni.

Dato il contrasto tra le emissioni radiofoniche e la carenza di ordini ufficiali, la situazione mi appariva incerta e poco chiara. Giudicai quindi il miglior partito quello di prendere il mare, e permanere in mare fino a quando la situazione non fosse esattamente chiarita.

Informai di tale mio proponimento il Comandante Borghese, dal quale dipendevo per l'impiego, che approvò.

Qui e nelle pagine successive, il documento originale della relazione fatta dal capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani alla Direzione Generale degli Ufficiali della Regia Marina dopo l'8 settembre 1943.

Al mattino successivo, mentre nel mio alloggio radunavo gli effetti da portare in mare, fui avvertito per telefono che dovevo subito raggiungere il cantiere per una urgente comunicazione.

Partito con la motocicletta ebbi una sventura lungo il percorso, e dovetti chiedere un passaggio al Capitano meccanico Balocco che disponeva di altra motocicletta. Raggiunto il cantiere vidi il mio sommergibile che dirigeva per l'uscita dal porticciolo del cantiere.

Il Comandante Bardi, Capo Gruppo del Gruppo Sommergibili di La Spezia, mi informò che il mio sommergibile come tutti gli altri smg. in allestimento, per ordine dell'Ammiraglio Maraghini, doveva essere affondato subito e che egli aveva disposto perché in mia assenza l'affondamento venisse eseguito dal Direttore di Macchina della unità Capitano Marietti, e dal Capo Servizio del C.N. dell'Allestimento Maggiore G.N. Sanna, con l'aiuto di alcuni elementi di bordo e di alcuni operai del cantiere. Gli feci presente che il mio smg., pur essendo ancora in allestimento, era già ad un punto tale di addestramento e di approntamento da poter prendere il mare subito, e che, in ogni caso, il comando della X Flotmas, dal quale l'unità dipendeva per l'impiego, mi aveva autorizzato a prendere il mare in attesa che la situazione venisse chiarita.

Lo pregai di venire al Comando della X Flotmas, dove il Comandante Borghese gli confermò le mie dichiarazioni e provocò dall'Ammiraglio Maraghini l'ordine che l'affondamento della mia unità venisse sospeso.

Con un M.T.S. diressi subito verso il mio smg. e, mentre stavo per giungere a portata di voce, lo vidi scomparire.

Diressi subito verso l'unità gemella al comando del C.U. Ferrini al quale tras misi la comunicazione di sospendere l'affondamento nel caso che avesse potuto prendere il mare. Il Comandante Ferrini mi disse che la sua unità era troppo indietro come allestimento e che giudicava più opportuno affondarla.

Recatomi sul punto ove la mia unità era scomparsa fui informato dal Maggiore Sanna di un grave doloroso incidente.

Il Capitano Marietti era rimasto chiuso nel locale motori del smg. affondato. L'incidente si era prodotto così: l'unità causa il portello imbarco siluri di prora dimenticato aperto, era affondata con grande rapidità appena raggiunta la posizione di affioramento. Il Capitano Marietti che si trovava

in camera di manovra e che non aveva potuto risalire la scala della torretta si era ritirato verso poppa e si era rinchiuso nel locale motori termici, = Unitamente al Maggiore C.N. Cassa, Capo Servizio C.N. della X Flotmas, al Maggiore C.N. Sanna, che aveva diretto le operazioni di affondamento della unità in mia assenza ed al T.W. Massano, che dirigeva le operazioni dei sommozzatori della X Flotmas, presi tutte le possibili misure per tentare di salvare la vita del Capitano Marietti. Tutti i mezzi capaci di eseguire il collegamento dell'unità affondata ed il servizio palombari dell'Arsenale, erano stati resi inefficienti. I sommozzatori della X Flotmas riuscirono dopo circa sei ore di lavoro ininterrotto ad estrarre il corpo del Capitano Marietti dal locale motori termici, né le assidue prolungate operazioni di respirazione artificiale praticate dal medico della X Flotmas valsero a richiamarlo in vita.

Il Capitano Marietti aveva risposto fino a circa un'ora prima con colpi sullo scafo alle chiamate dei sommozzatori dall'esterno.

Provvidi ad informare la Vedova del Capitano Marietti del grave lutto che l'aveva colpita ed insieme al Maggiore Sanna ed al Tenente Vascello Massano le diedi tutta l'assistenza possibile.

Riunito poi l'equipaggio diedi ordini di restare nella caserma allestimento sommergibili in attesa di mie disposizioni. Alla sera del 9 settembre il Comandante Borghese ordinò una riunione di tutti gli Ufficiali. Premesso che nessun ordine ufficiale di cessazione delle ostilità era pervenuto chiese chi era disposto a continuare volontariamente la lotta ai suoi ordini.

Richiesto dal Comandante Belloni se il giuramento di fedeltà a Sua Maestà il Re si sarebbe mantenuto, il comandante Borghese rispose: "Il giuramento rimane". A condizione che il giuramento di fedeltà a S.M. il Re rimanesse, accolse l'invito del Comandante Borghese, e mi misi ai suoi ordini.

Il mattino del 10 settembre provvidi alla inumazione della salma del Capitano Marietti nel cimitero di La Spezia, alla consegna dei documenti relativi alla vedova, ed alla assistenza della Signora Marietti per il suo viaggio di rientro in famiglia a Genova.

Nel pomeriggio del giorno 10 Settembre il Comandante Borghese, mi comunicò che, data lo scarso numero di adesioni al suo invito e la situazione generale caotica e confusa, giudicava inutile prolungare la lotta e che quindi potevo mandare in licenza il mio equipaggio.

Riunito l'equipaggio e ringraziatolo dell'opera svolta in guerra con onore e fedeltà al servizio della Patria e del Re, feci distribuire a ciascuno il regolare foglio di licenza e le competenze assieme al C.C.Ferrini.

Provvidi ad eseguire la distruzione dell'archivio e dei documenti segreti di bordo. (conservo il relativo regolare verbale di distruzione nel mio domicilio di Bagnacavallo).

Versi dietro ricevuta al Comando della X Flotmas un vaglia che non avevo potuto riscuotere. (Conservo tale ricevuta al mio domicilio di Bagnacavallo).

Subito dopo fui informato dal Com.te Borghese che gli Ufficiali della Casa Militare di S.A.R. il Duca d'Aosta in Lerici chiedevano assistenza essendo alle prese con alcuni Ufficiali tedeschi che intendevano eseguire l'occupazione della residenza di S.A.R.-

Il Com.te Borghese mi chiese se ero disposto a recarmi colà per cercare di trattare con i tedeschi che forse avrebbero avuto qualche riguardo essendo io decorato con le croci di ferro di 1^a e 2^a classe.

Accolsi immediatamente tale richiesta e mi recai nella residenza di S.A.R. il Duca d'Aosta in Lerici.

Dopo brevi trattative ottenni che la villa non fosse occupata fino al mattino successivo e che fossero messi a disposizione i mezzi per il trasporto delle persone della Casa Militare e degli effetti appartenenti a S.A.R. il Duca d'Aosta da Lerici a Firenze ove si trovava S.A.R. la Duchessa d'Aosta.

Presentatomi in Firenze a S.A.R. la Duchessa d'Aosta ed a S.A.R. la Duchessa d'Aosta Vedova fui invitato dalle LL.AA.RR. a rimanere a loro disposizione. Accolsi subito l'invito e dall'11 settembre 1943 ad oggi sono rimasto ininterrottamente a disposizione delle Loro Altezze Reali seguendole volontariamente in un lungo periodo di cattività in Germania.

Subito dopo la proclamazione della sedicente Repubblica Sociale Italiana comunicai per lettera al Comandante Borghese che era mia ferma intenzione di non venire mai meno al giuramento di fedeltà a S.M. il Re, ribadendo in modo inequivocabile il principio fondamentale che doveva guidare ogni mia azione.

Durante la permanenza a Firenze il giorno 21 ottobre 1943, trovandomi a

transitare nella mia divisa di Ufficiale della Regia Marina, per Piazza Vittorio Emanuele, mentre un gruppo di scamicciati armati stava procedendo alla rimozione delle targhe della piazza, li apostrofei dicendo che dovevano vergognarsi di quello che stavano facendo, poiché mentre Vittorio Emanuele II aveva fatto unita a grande l'Italia, loro la facevano piccola e divisa.

Successivamente chiamato al sedicente Ministero della Marina repubblicana in Belluno confermai al Comandante Ferrini che non riconoscevo la legittimità del governo della repubblica sociale italiana e che non sarei mai venuto meno al mio giuramento di fedeltà a Sua Maestà il Re.

In tale occasione, mentre ero invitato a colazione, fu asportata dal mio berretto, che era nel vestibolo, la corona reale. Ciò diede lo spunto a due attacchi fattimi nei numeri 2 e 4 rispettivamente in data 1° Febbraio e 16 Marzo 1944 di "Marina Repubblicana", di cui allego il testo integrale.

Sulla attività svolta al servizio delle Loro Altezze Reali le Duchesse d'Aosta ho riferito a Sua Altezza Reale il Duca d'Aosta al mio rientro in Italia dopo la liberazione dalla cattività.

IL CAPITANO DI CORVETTA
(Luigi LONGANESI CATTANI)



C O P I A

MINISTERO DELLA MARINA

Direzione Generale degli Ufficiali e del Serv. Mil. Scien.

Indirizzo Telegrafico: Maripera Roma

1° Uff. Coll. CSI/3 Roma, 30.8.1945

Prot. N. 3/Z 2954 AL CAPITANO DI CORVETTA
LONGANESI CATTANI LUIGI

Aiut. nte di Campo di S.A.R. il Duca d'Aosta

PALAZZO QUIRINALE

ARGOMENTO: Esito inchiesta.

Si comunica che, esaminato il comportamento
serbato da V.S. all'atto e dopo la proclamazione
dell'armistizio, esso è risultato conforme alle
leggi dell'onore militare ed ai doveri derivanti
dalla situazione contingente.

p. IL MINISTRO
L'Ammiraglio di Divisione
Direttore Generale
F.to Franco Rogadeo

per copia conforme
CAPITANO DI FREGATA

(Adalberto Cennamo)

c. c. *Scialo*

*Il documento originale con l'esito dell'inchiesta sul comportamento tenuto
dal comandante Longanesi Cattani dopo la proclamazione dell'armistizio.*

Voci di prora

Come sia andata la visita del Comandante Longanesi - Cattani al Sottosegretariato Marina non ve lo sappiamo dire con precisione. E' stato accolto con la cordialità e con gli onori che sono legittimamente dovuti ad un "ar-fondatore" della sua classe, decorato di quattro medaglie d'argento, della croce di ferro di 1^a classe, per tacere del resto. Si sa soltanto che ha dato libero sfogo alla sua fede monarchica, argomento su cui Longanesi è di una assoluta intransigenza, da sempre, ma soprattutto da quando, in quel di Firenze s'è dedicato con esemplare senso d'antica cavalleria alla buona causa di un ramo sabauda.

E tutti al Sottosegretariato, hanno fatto buon viso a cattivo gioco di fronte a queste espansioni regie.

Ma come fu come non fu, al momento di prendere commiato l'ospite trovò tra mano il proprio berretto convenientemente mutilato dell'emblema più importante: c'era stato chi - si dice il peccato ma non il peccatore - con un'operazione chirurgica aveva asportato l'aurea corona sabauda che sormonta l'arco di frontespizio. E Longanesi dovette in questo modo, sotto spoglie repubblicane, fare umile ritorno tra i monarchici di Firenze. Dio sa se inghiottì amaro ! Ma fu il suo turno di fare buon viso a cattivo gioco.-----

*Articolo pubblicato su "Marina Repubblicana" il 1° febbraio 1944
in occasione dell'incontro di Longanesi Cattani con il sottosegretario
della Marina della RSI a Vicenza.*

IL CASO LONGANESI

Ablazione di corona. Voci di prorà hanno raccontato che al comandante Longanesi Cattani è stato fatto uno scherzo divertente e cioè che quando è venuto a presentarsi al Sottosegretario di Stato — per dichiarare che non intendeva far parte della Marina Repubblicana — gli è stata asportata, con un colpo di lametta, la corona reale dal trofeo del berretto. Perché il comandante Longanesi, aveva ritenuto preferibile viaggiare in divisa. Sì, lo scherzo è divertente, tanto più che il comandante Longanesi non lo ha molto gradito ed ha preso, come si suol dire, cappello.

Ma, ci si fa osservare che la cosa avrebbe dovuto essere presa un po' più sul serio. Anche se si vuole apprezzare il gesto leale del comandante Longanesi che personalmente è venuto a dirci che con noi non ci voleva stare — tenendo presente che si tratta di uno dei più valorosi dei nostri affondatori atlantici, varie volte citato al bollettino, sarà permesso aggiungere alla notizia un « purtroppo » — e pur riconoscendo che ci piace più questa gente sinceramente contraria piuttosto che quella che se ne sta alla finestra — è stato giusto limitarsi a fargli

uno scherzo? Non sarebbe stato doveroso — appunto tenendo conto dei riguardi che meritava la persona — togliergli galloni, bottoni, travetti, nastri etc, etc. e ridurgli la divisa ad abito civile?

In attesa che si possano concretare le variazioni alla nostra divisa, è stato dato ordine preciso agli appartenenti alla Marina Repubblicana di togliere le corone reali ai trofei dei berretti, ai segni delle promozioni per merito di guerra e dovunque una corona reale appaia, e se qualcuno volesse far osservare che il signor Longanesi non appartiene alla Marina Repubblicana, allora ci si richiama all'articolo n. 7 del foglio d'ordini n. 7 del 27 gennaio, che ribadisce quanto è detto nel foglio d'ordini n. 18 del 18 dicembre dell'anno scorso, che è chiarissimo: « la divisa deve essere indossata solo dai militari che fanno parte dei ranghi della Marina della Repubblica Sociale Italiana » aggiungendo che « tutti coloro che vestono arbitrariamente la divisa debbono essere denunciati ai Tribunali Militari per le sanzioni previste dall'articolo 164 del Codice Penale Militare di Guerra ».

Articolo pubblicato su "Marina Repubblicana" il 16 marzo 1944 dopo l'incontro di Longanesi Cattani con il sottosegretario della Marina della RSI a Vicenza.

SOMMERGIBILISTI IN OCEANI: MARINAI DEGLI ABISSI

L'intervento della Regia Marina in Mar Nero, predisposto in collegamento con l'Alto Comando tedesco per l'assedio anche dal mare alla fortezza russa di Sebastopoli, fu diviso su due branche: quella subacquea e quella di superficie.

L'intervento subacqueo consistette nell'invio via terra di sei CB, inizialmente al comando di Lesen d'Aston, disposto da Maricosom.

L'intervento di superficie consistette nell'invio di alcuni MAS al comando del capitano di vascello Francesco Mimbelli e della "colonna Moccagatta" al comando del capitano di fregata Aldo Lenzi. Mimbelli era il comandante dell'intero reparto di superficie, con Todaro alle sue dipendenze.

Luigi Longanesi Cattani e Salvatore Todaro rappresentano due facce di uno stesso mondo, di una stessa epoca, arrivati in Marina da due regioni italiane che hanno sentimenti e passioni molto simili. La Romagna e la Sicilia.

A Betasom erano stati entrambi amici di Carlo Fecia di Cossato, un nobile piemontese con cui aveva-

no condiviso la sorte di uomini destinati al comando dei sommergibili impiegati in Atlantico e con cui condividevano una convinta adesione alla monarchia dei Savoia.

Li accomunava anche la stessa volontà inflessibile di ricercare sempre e dovunque il nemico. Fecia di Cossato era stato decorato con la medaglia d'oro al Valor Militare per aver affondato oltre 100.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio più un quadrimotore ma era poi stato trasferito in Mediterraneo per motivi di salute.

L'oceano logorava; logoravano le lunghe missioni in un oceano deserto, e le infinite attese in uno spazio angusto. Una nave avversaria che sfuggiva all'attacco, con i baffi a prora che segnavano, fra le onde, la velocità aumentata. La frustrante caccia e la battaglia da scafo a scafo. Le navi perdevano l'anima in quei combattimenti improvvisi, «Fuori uno. Fuori due!».

Si cercava di non sprecarli i siluri anche se tutti sapevano che potevano essere sprecati comunque. Si stava a bordo tra il rumore e il silenzio inquietante, talvolta più assordante del motore o delle tremende esplosioni che arrivavano in repentine successioni, dopo un sordo sibilo. Si stava sott'acqua con tonnellate d'acqua sopra la testa oppure a quota periscopica per una possibile intercettazione di un convoglio che ti impediva di emergere, e di un aereo nemico che ti aggrediva dal cielo.

«Eravamo come dei ciechi contro dei veggenti» scriveva nelle sue annotazioni Longanesi Cattani. E non si sapeva il perché.

La vita a bordo di un sommergibile oceanico non è facile: i cibi freschi sono rari, l'acqua scarsa e talvolta

imbevibile. Durante le immersioni i ventilatori non riescono a combattere il caldo afoso dei tropici; la scarsa possibilità di movimento e il silenzio quasi assoluto, servono per non permettere a eventuali navi avversarie in superficie di rilevare la posizione del sommergibile e anche per limitare il consumo di ossigeno. Non si parla a bordo. Ci si guarda negli occhi con fredda complicità. Non si dorme, o si dorme troppo poco.

Longanesi Cattani aveva una resistenza fisica che gli permetteva di stare diversi giorni senza dormire ed essere comunque presente in ogni circostanza. Non si era ancora logorato in Atlantico ma stava transitando dal Mar Nero per una missione non scritta in nessun documento. Ufficialmente era il comandante della flottiglia dei CB in Mar Nero, in realtà usciva in mare, saltando a bordo da scafo a scafo, come un felino che cerca di scovare un ratto nascosto fra i tubi di questo diverso battello.

Le esperienze del Mar Nero da portare a La Spezia nella base della Decima per l'attacco a New York

Gli esperimenti di imbarco e di sbarco di un CA sul sommergibile atlantico erano cominciati. Longanesi Cattani non stava a prora della torretta per navigare, con mare calmo, in superficie e osservare l'incresparsi delle onde per cogliere i mutevoli capricci del mare; preferiva cingere, starsene chinato o accovacciato dentro lo scafo e ascoltare, in silenzio, il piccolo gioiello tecnologico della Caproni. Doveva capire l'eventuale possibilità di utilizzo dei battelli tascabili da trasportare in oceano: sulle lunghe distan-

ze, sistemati nella coperta dei sommergibili atlantici, oppure sul *Murena* che stava per essere allestito nei cantieri navali del Muggiano dove le sapienti maestranze lavoravano a ritmo serrato.

I CB mostrarono ben presto la loro difficile collocazione sulla plancia di un sommergibile evidenziando i loro limiti operativi per una missione oceanica; potevano raggiungere al massimo 65 metri di profondità. Troppo pochi per stare in «coppa alla lamiara» come diceva con sano buon senso Antonio Cacace, rimasto a bordo del *Da Vinci*, che a Betasom stava scrutando il più sottile CA seppur modificato. Le prove a mare erano cominciate nel settembre del 1942 quando il *Da Vinci* da Betasom con il suo carico dorsale già a bordo, per le prove di rilascio del sommergibile tascabile, rientrò alla base per riprendere le missioni di sempre. Qualcosa inspiegabilmente non aveva funzionato come doveva e l'attacco a New York con il *Da Vinci* fu rimandato all'anno successivo.

Di questa operazione, il comandante Borghese scrisse: «Dopo un anno di prove ed esperienze condotte sul Lago d'Iseo dal sottotenente di vascello Massano, ad alcune delle quali avevo partecipato, era stato messo a punto il sommergibile d'assalto, il CA, adattandolo alle sue nuove funzioni; contemporaneamente a Bordeaux, ove frattanto il comando della base dei nostri sommergibili atlantici era stato assunto dal capitano di vascello Enzo Grossi, si erano concretizzate le possibilità, da me sperimentate, di servirsi di un sommergibile oceanico per il trasporto del CA in vicinanza della base nemica. Due operazioni erano in preparazione con questo mezzo:

un attacco contro New York, risalendo col CA l'Hudson fino al cuore della metropoli; l'effetto psicologico sugli americani, che non avevano ancora subito alcuna offesa bellica sul loro territorio, superava di gran lunga, nel nostro proposito, il danno materiale che si sarebbe inflitto (e il nostro fu, a quanto mi risulta, l'unico piano praticamente realizzabile progettato per portare la guerra negli Stati Uniti). L'altra operazione prevedeva un attacco contro l'importante piazzaforte inglese di Freetown (Sierra Leone), sede della squadra navale del Sud Atlantico. Le indubbie difficoltà che tali operazioni a vasto raggio presentavano erano in gran parte compensate dall'effetto sorpresa; la comparsa dei mezzi d'assalto della Marina italiana, i quali avevano fino allora limitato la loro azione al settore Mediterraneo, non era certo prevista: misure difensive contro tale inatteso tipo d'attacco non erano presumibilmente in atto. L'azione contro New York, in stato di avanzata preparazione, era stabilita per il mese di dicembre».

La situazione politica in Francia e a Bordeaux stava cambiando e gli umori dell'opinione pubblica cominciavano a pendere dalla parte di De Gaulle che in Gran Bretagna stava riorganizzando le truppe di France Libre.

Incarnava da Radio Londra l'onore e la *grandeur* francesi. Nonostante sia stato condannato a morte per diserzione, nel proprio Paese è un militare che gode di considerazione e rispetto fra gli uomini dell'Esercito francese. Il ruolo della Marina francese, poi, assume e comincia ad assumere presso l'opinione pubblica mondiale il ruolo di generosa soccorritrice degli italiani in oceano. Una preziosa risorsa in

mare di fronte a una guerra che diventa sempre più difficile da comprendere.

Chi doveva disubbidire agli ordini per salvare i superstiti del *Laconia*

L'affondamento, avvenuto il 12 settembre 1942, del vecchio transatlantico *Laconia* partito da Suez e diretto in Inghilterra passando per il Capo di Buona Speranza, da parte di un U-boot di Dönitz aveva scosso tutti gli uomini di mare. La nave inglese aveva a bordo 1.800 prigionieri italiani e 160 polacchi; 436 uomini, 80 fra donne e bambini e 248 militari britannici.

Fu una tragedia in parte taciuta e in parte strumentalizzata dalla propaganda del regime fascista: ma i fonogrammi che arrivavano ai vari quartieri generali e a Betasom dimostravano una colossale e immane barbarie compiuta da uomini contro uomini inermi, per di più italiani, contraddicendo quelle che avrebbero dovuto essere le regole cavalleresche di scontri fra battelli e navi.

Per di più ci si mise anche l'aviazione americana a sganciare bombe dal cielo sugli U-boot tedeschi carichi di naufraghi italiani, che raccolti in mare raccontavano di essere rimasti chiusi nelle stive e che avevano quindi dovuto gettarsi contro le paratie e i tambucci, sfondandoli, ostacolati dalle guardie che non avevano esitato a sparare e a usare la baionetta per trattenerli.

Giunti sui ponti del *Laconia* avevano dovuto poi lottare per ottenere un salvagente e il posto sulle lan-

ce di salvataggio e tutto ciò complicava la situazione dei superstiti tenuto conto della loro vicinanza, sulle lance, ai militari inglesi.

La tragedia si stava consumando a un centinaio di miglia a nord-ovest dell'isola di Ascensione. L'isola britannica era passata da un mese appena sotto il controllo americano e la base militare di Wide Awake serviva da collegamento agli aerei appena costruiti nelle fabbriche americane.

La base doveva tassativamente restare segreta e nessuna nave nemica o neutrale doveva avvicinarla, mentre i sommergibili accorsi in soccorso avrebbero potuto raggiungerla. «Sink sub» fu l'ordine e fu eseguito dai bombardieri creando un ulteriore dramma nella tragedia. Il comandante dell'U-boot, Werner Hartenstein, resosi conto della tragedia dalla composizione dei passeggeri del *Laconia* aveva mandato un fonogramma a Dönitz:

«LA NAVE HA TELEGRAFATO IL PUNTO ESATTO. HO A BORDO 193 UOMINI, TRA CUI 21 INGLESI. CENTINAIA DI NAUFRAGHI GALLEGGIANO CON CINTURE DI SALVATAGGIO. PROONGO NEUTRALIZZAZIONE DIPLOMATICA DEL LUOGO CAPITOLO XIII».

Dönitz aveva chiesto all'ammiraglio Romolo Polacchini, comandante della base italiana Betasom di Bordeaux, l'invio di uno dei suoi sommergibili in aiuto a Hartenstein. Polacchini spedì un radiomesaggio urgente al tenente di vascello Marco Revedin, comandante del sommergibile *Cappellini* che si trovava a 700 miglia di distanza. Frattanto oltre al *Cappellini* dirigevano sulla zona della tragedia tre navi da guerra francesi del governo di Vichy; l'incrociatore *Gloire*, le cannoniere *Dumont d'Urville* e *Anna-*

mite arrivate in soccorso dei superstiti del *Laconia* attraverso la Commissione d'Armistizio.

Dönitz aveva impartito l'ultimo ordine ai suoi uomini con questo fonogramma: «LE NAVI DEVONO ESSERE IN OGNI MOMENTO IN CONDIZIONE DI IMMERGERSI E DI MANOVRARE IMMEDIATAMENTE IN IMMERSIONE. NAUFRAGHI CHE SONO A BORDO DEVONO ESSERE MESSI NELLE LANCE. CONSERVATE A BORDO GLI ITALIANI, ANDATE SUL LUOGO DELL'APPUNTAMENTO, QU F.E. 9695, E LAGGIÙ CONSEGNATELI AI FRANCESI. FARE ATTENZIONE ALL'AZIONE DEI SOMMERGIBILI E DEGLI AEREI NEMICI».

Le navi francesi accolsero a bordo i superstiti del piroscafo *Laconia*: furono circa 1.400 le vittime in mare ma quanto era successo in Atlantico scosse profondamente le coscienze degli uomini in uniforme.

Tutti avevano fatto il proprio dovere! Era la guerra che continuava. In mare.

I comandanti dei sommergibili atlantici a Betasom rimasero scossi e la notizia giunse, in Mar Nero, a Longanesi Cattani, il quale nella sua qualità di ufficiale più anziano era rimasto il comandante interinale di tutte le forze navali italiane, sia subacquee che di superficie operanti in Mar Nero.

Il problema dei rifornimenti di nafta alla Regia Marina attraverso la guerra in Mar Nero

Stava sostituendo temporaneamente il comandante Mimbelli che si era recato in Turchia a compiere una ricognizione verso il Mar Caspio, lago dove si affac-

ciano le terre con il petrolio; luoghi in cui le forze belligeranti che si fossero conquistate il controllo dei loro pozzi petroliferi della Persia e del vicino Iraq si sarebbero assicurati le maggiori forniture di carburante del mondo dopo quelle degli Stati Uniti.

Il governo di Ankara forniva alla Germania diversi quantitativi di materie prime, anche se in cambio di molto denaro e persino di attrezzature militari, ma l'Italia era esclusa.

Mancava la nafta alle navi della Regia Marina e le forniture di petrolio erano assicurate da quello sintetico dei tedeschi e da quello naturale dei pozzi della Romania. Era un ulteriore scenario complesso di un grande gioco dove i britannici avevano reti di spionaggio e basi nel Khorasan, in Iran e in Afghanistan che operavano anche contro gli interessi di Stalin.

Hitler stesso era giunto a promettere ad Ankara notevoli compensi territoriali ai danni non soltanto dell'Iraq, ma anche della Siria e del Libano francesi e, forse, della stessa Grecia e di alcune regioni caucasiche sovietiche appena conquistate.

«Leningrado alzerà le braccia senza che glielo si ordini. Presto o tardi cadrà. Nessuno la libererà. Nessuno potrà sfondare le linee che abbiamo costruito. Leningrado è condannata a morire di fame.»

Così aveva detto Hitler e i suoi piani erano tutt'altro che infondati. La popolazione russa era allo stremo. Si avvicinava, oltre al gelido inverno russo, l'anniversario della Rivoluzione d'ottobre e Longanesi Cattani fu allertato dal Comando Navale tedesco su una possibile azione notturna dei sovietici lungo le basi e gli impianti costieri in Crimea.

Tutta la flottiglia di superficie e quella subacquea uscì in mare assieme al capitano di corvetta per raggiungere le posizioni scelte per intercettare le navi russe prima che potessero aprire il fuoco contro le postazioni tedesche, come avevano fatto nei giorni precedenti due cacciatorpediniere, che avevano eluso l'insufficiente sorveglianza aerea germanica, che costituiva l'unica vigilanza aeronavale esistente allora in Mar Nero.

Longanesi Cattani si ritrovava nuovamente a «fare la guerra con sovietici» – traducendo letteralmente una sua frase dal dialetto romagnolo – assieme ai tedeschi in uno scenario completamente diverso sia di uomini che di mezzi e di avversari.

Ma c'era da capire come diavolo funzionassero quei sommergibili tascabili e ogni occasione era buona per provarli, uscire in mare, stando rannicchiato fra le stesse apparecchiature di un sommergibile normale e un periscopio fisso con una possibilità di visione sia oculare che panoramica che gli permetteva di stare diritto solo quando navigava a quota periscopica.

Cambiavano gli stili di vita a bordo e soprattutto erano cambiati l'aria e il clima, ma non la guerra.

La fine della flotta della Marina Militare francese a Tolone

Per il giovane romagnolo si trattava anche di un meritato riposo dopo l'esperienza francese di Bordeaux in quei giorni occupata dagli italiani e dai tedeschi che accusavano il governo di Vichy, sensibili alle sol-

lecitazione di De Gaulle attraverso Radio Londra, di non aver rispettato le clausole dell'armistizio e di non essersi opposto sufficientemente all'attacco anglo-americano in Algeria e Marocco.

Con mossa fulminea, mentre i tedeschi oltrepassavano a nord la linea di armistizio, le truppe italiane si stavano spingendo da Mentone verso Nizza, tornata all'Italia, senza trovare alcuna resistenza. Tra l'11 e il 12 novembre 1942, tutta la Francia fu in potere delle truppe italo-tedesche.

Vane furono le vibrato e accorate proteste del vecchio maresciallo Pétain, il quale aveva tentato fino all'ultimo di convincere Hitler della sua buona fede e della sua volontà di osservare lealmente le clausole dell'armistizio.

L'obiettivo delle truppe tedesche era il porto di Tolone con la flotta francese all'ancora e agli ormeggi in banchina. Di fronte al solenne impegno preso da Jean de Laborde ammiraglio in capo della flotta francese di Tolone di difendersi da qualunque attacco, i tedeschi decisero di non stringere in assedio la città, di non espugnare la base navale e di non toccare le numerose navi alla fonda. De Gaulle aveva fatto breccia nell'animo di troppi ufficiali e marinai perché la paradossale situazione di stallo nel porto di Tolone potesse durare.

Dall'altra parte del Mediterraneo, in Algeria, l'ammiraglio Darlan cercava di stracciarla, inviando via radio l'ordine di condurre le navi di Tolone in Africa Settentrionale o, quanto meno, di sottrarle ai tedeschi. C'era in tutto questo tragico gioco che si stava consumando a Tolone una feroce e sotterranea guerra fra il conte di Parigi, Henri d'Orléans, ultimo

pretendente al trono di Francia, gli uomini del governo di Pétain e il repubblicano De Gaulle.

Il Comte de Paris, un titolo altamente simbolico, il più antico, forse, della Maison de France, discendente diretto di quel Philippe Egalité che nel 1793 aveva votato per la decapitazione di Luigi XVI. Un Orléans contro un Borbone. Alleato a De Gaulle, il conte di Parigi fu chiamato dai consigli generali di Algeria, per fissare un colpo di stato, creare un governo francese e delegittimare l'ammiraglio Darlan.

L'emissario di De Gaulle, venuto da Londra in Algeri aveva dato il benestare del generale. Si tramava in terra d'Africa alle spalle della Marina francese contando, come sempre, sulla convinta lealtà di chi va per mare.

In buona sostanza Pétain, delegittimando Darlan, si alleava con il "nemico" De Gaulle. E questo i tedeschi l'avevano capito; accerchiaron il porto di Tolone puntando i cannoni sulle navi alla fonda. Nella notte del 26 novembre 1942 il dramma della flotta francese di base a Tolone si compì.

Non appena le truppe tedesche, preparate in segreto, irruperro nei bacini portuali piazzando i loro cannoni e mortai sulle banchine, gli equipaggi delle navi francesi, agendo in base a un piano prestabilito dall'ammiraglio de Laborde, procedettero all'autoaffondamento di tutte le unità.

La flotta francese, con le bandiere di combattimento a riva, si autoaffondò a Tolone per evitare la cattura da parte del nemico, tenendo fede a un'arcaica legge del mare che ogni marinaio, dentro di sé, conosce: «Una nave da guerra non si arrende. Si affonda».

IL PRIMO NATALE A CASA IN UN CLIMA DI GUERRA CHE STA CAMBIANDO

Il comandante doveva arrivare a Faenza.

La cittadina romagnola sarebbe stata il punto di arrivo per prendere la coincidenza con la littorina che lo portava dalla madre a Bagnacavallo.

Il clima che respirava durante il viaggio, nello scompartimento di prima classe, era ben diverso da quello respirato l'ultima volta che era salito in carrozza da Firenze, dopo esser giunto da Roma.

Quando arrivava dal Tirreno, l'itinerario era sempre lo stesso: si attraversava l'ampia valle dell'Arno, si arrivava a Pisa e, finalmente, alla stazione centrale di Santa Maria Novella a Firenze. Nella modernissima stazione progettata dall'affermato architetto Giovanni Michelucci – non certo in linea con l'architettura del regime – Longanesi Cattani doveva cambiare convoglio e salire su una carrozza di un treno trainato da una locomotiva a vapore, per superare le montagne del Mugello e dopo Marradi, ultimo comune della Toscana, entrare in Romagna. La sua terra.

Quel giorno di dicembre indossava, pur lontano da Bordeaux, l'uniforme invernale d'ordinanza. Orgoglioso di metterla anche senza le medaglie che si era conquistato in mare.

La locomotiva, sbuffante per definizione, sembrava ansimare mentre saliva lungo la strada ferrata che da Borgo San Lorenzo si inerpica, lungo contrafforti in pietra, fra le strette gole dei monti. Le gallerie si vivevano, viaggiando, con il buio che arrivava preannunciato da un lungo fischio della macchina a vapore.

I vagoni, uno dopo l'altro sparivano dentro le montagne dell'Appennino innevato. Qua e là, dal finestrino, si vedevano i cipressi e gli ulivi del paesaggio toscano sostituiti gradualmente da boschi di abeti e di faggi spogli. Un paesaggio reso cristiano dalle case e dai campanili, molto simile alle montagne che aveva visto alle spalle del Mar Nero.

Il fumo della locomotiva riusciva a penetrare dentro le carrozze, nonostante i finestrini chiusi. Qualcuno tossiva, per farsi sentire o per paura. Angelo se ne stava in silenzio come sul sommergibile.

Era il primo Natale che passava a casa durante la guerra! Non parlava, non sapeva neanche se fosse giunta ai genitori la lettera con cui annunciava la sua visita e il suo nuovo comando, quello del sommergibile *Murena*. Meglio così. Sarebbe stata una sorpresa.

Voleva evitare le manifestazioni propagandistiche in suo onore che il gerarca locale avrebbe immanabilmente inscenato. Era stata sufficiente quella risposta a una sua lettera di felicitazioni inviata dal podestà di Bagnacavallo con cui si dichiarava che le sue im-

prese di sommergibilista oceanico avevano «riempito di gioia e di fierezza questa cittadinanza».

Non ricordava bene il testo della lettera ma l'aveva ricevuta volentieri. Era un ulteriore messaggio dalla sua terra natale e lui, nel ringraziare il podestà, aveva concluso la sua lettera con un civile «Viva l'Italia!» che strideva con la risposta militaresca ricevuta: «Vincere. Vinceremo!».

Luigi Longanesi Cattani, adesso capitano di corvetta della X^a Flottiglia MAS sapeva benissimo in quale guaio si era cacciata l'Italia.

I bombardamenti in Italia e in Europa cambiano le regole della guerra per lo spirito dei marinai

In Atlantico e in Mar Nero, nelle lunghe navigazioni o nei brevi e repentini assalti alle navi nemiche aveva avuto modo di constatare di persona quanto fosse temibile la capacità di resistenza degli avversari. O dei nemici.

Per di più i bombardamenti a Torino, Milano e Cagliari, in quei mesi di inizio inverno, rigido come non si ricordava da tempo, avevano minato la fiducia degli italiani verso la vittoria finale.

Salvatore Todaro era morto nella baia di Tunisi colpito alla tempia da una scheggia impazzita arrivata chissà come da un proiettile sparato da un aereo inglese mentre il sommergibilista oceanico prestato alla X^a MAS si stava riposando a bordo di un malandato piropeschereccio attrezzato per portare uomini Gamma, barchini esplosivi e siluranti nelle acque del Mediterraneo occidentale.

Lui aveva intuito che stava cambiando lo spirito della guerra, le regole erano diverse. Era più facile fare la conta dei morti fra i militari che fra i civili; e questo era un altro segnale per Longanesi Cattani di un ulteriore imbarbarimento del conflitto.

Era pur vero che i bombardamenti delle truppe alleate erano sempre giustificati da un lancio di volantini che dicevano: «Noi abbiamo bombardato i vostri porti e le vostre industrie che lavorano nel solo interesse della Germania. Avete provato il peso delle nostre bombe. Altre seguiranno. È a voi la scelta tra la voce che noi vogliamo portarvi e la distruzione che i tedeschi ed i fascisti provocano sulle vostre città e su di voi».

Il peso della guerra con i bombardamenti aerei sui civili cominciava a farsi sentire.

L'inquietudine che da un momento all'altro sbucasse un aereo della RAF aleggiava fra i viaggiatori di quel treno che si avvicinava alla Romagna.

Anche Angelo era preoccupato ma non lo dava a vedere. Sapeva di non potersi difendere.

Sorrìdeva e cercava con gli occhi lo sguardo di qualche ragazza che, salita in qualche piccola stazione, passava da una carrozza all'altra. I suoi trentatré anni chiedevano questo; la sua uniforme pretendeva decoro e rispetto, ma la Romagna, la sua Romagna, esigeva le azioni. I fatti.

Era attento, senza muoversi dallo scompartimento del treno, come un felide che non apparteneva alla famiglia dei leoni, delle tigri, dei leopardi, e neppure dei puma, delle linci o del gatto domestico.

Eppure in quel treno aveva l'aria di un tenero felino pronto a scattare, era insomma uno strano e or-

goglioso italiano della terra di Romagna che aveva fatto, del sommergibile, la propria dimora.

Erano tantissime le curiosità da soddisfare.

La vita di un paese della provincia romagnola durante la guerra

A Bagnacavallo la vita sembrava scorrere con quella naturale e sana lentezza scandita dalle abitudini del mondo agricolo. C'erano state delle novità in paese: la sirena d'allarme montata sulla torre del campanile, il grano che era stato seminato anche nei giardini delle case e dei palazzi in obbedienza al Duce, la conta dei maiali da parte dei norcini itineranti i quali dovevano sottostare a un'insolita disposizione che ingiungeva la spartizione di un suino per una famiglia di sei persone. Gli altri andavano messi tassativamente sul mercato.

Gli alberi ornamentali dei giardini dei palazzi nobiliari avrebbero dovuto essere abbattuti per far posto alle piante da frutto e creare così nuovi "orti di guerra".

In quell'estate la trebbiatura fu fatta con grande enfasi in piazza, anche se si sapeva che ne esisteva una ben più concreta nell'entroterra. Anche il parroco, come tutti i parroci italiani, era stato invitato a benedire la raccolta dei frutti del regime e del grano.

Dopo la nuova raccolta dell'oro per la Patria e del ferro vecchio, si era raschiato il fondo del barile, con gli oggetti di rame che furono rastrellati nelle case. Tutto quanto sapeva di un'incipiente miseria per la madre di Angelino, anche se nella sua famiglia continuavano a esserci i ritmi di vita di sempre.

Angelino aveva verso la madre un autentico rapporto d'amore, ricambiato con quell'atteggiamento severo e comprensivo, come sanno essere le vere madri coi figli; ma la scelta di Angelino di indossare un'uniforme e di andare in guerra, creava in lei uno stato d'ansia difficile da sopprimere e forse, in lui, un provvidenziale senso di colpa che lo portava ad essere sempre attento a salvare la pelle per non dispiacere alla madre.

L'altro figlio, Giuseppe, era tornato ferito dall'Africa e voleva ritornare a combattere e questo caricava ulteriormente di responsabilità il fratello minore.

Il pranzo di Natale si svolse con quel sobrio stile delle case gentilizie romagnole dove gli uomini se ne stanno in giacca e cravatta a conversare fra loro intercalando il dialetto con frasi in un dotto italiano: la lingua del liceo e dell'università.

Lo zio Angelo, duro d'orecchi come tutti i Longanesi, ascoltava e pretendeva il silenzio di tutti per sentire il loquace narrare di Angelino con le sue storie vissute sui sommergibili italiani nell'oceano.

Era per lui un discepolo finalmente tornato a casa: lo aveva iniziato lui ai misteri del mare.

Gli altri non capivano molto il loro strano linguaggio, fatto di prore, di angoli beta, boccheggio, brandeggi e rollii e altri termini astrusi. Ma ascoltavano volentieri. Il discepolo aveva ampiamente superato il maestro.

Per il padre Francesco, il capo famiglia, la questione fondamentale per vincere la guerra stava nel dare agli italiani la possibilità di avere libero accesso ai mercati del petrolio. Suo figlio Giuseppe era stato l'amministratore per lo Stato del deposito di

carburanti di Mantova dove l'Azienda Generale Italiana Petroli distribuiva i carburanti nella parte orientale della penisola. Al deposito mantovano il gasolio e la benzina arrivavano con il contagocce. Dalla radio poi era giunta la notizia della morte dell'ammiraglio Darlan, assassinato da un giovane de gaullista, – si diceva così – francese armato dall'Intelligence Service, così si sostenne in Italia.

Le pagine dei giornali, poi, dedicavano ampio spazio al dissenso degli americani verso gli inglesi sulla questione francese, e facevano il paio con quanto affermava Radio Londra circa il dissidio fra la Germania e l'Italia sull'eventuale spartizione della Francia dopo Tolone.

Radio Londra dava le informazioni sui bombardamenti di Torino e i successi e gli insuccessi militari ascoltati per radio venivano confrontati con i racconti e le interpretazioni di Angelino.

Comunque le notizie militari che arrivavano dagli apparecchi radiofonici non erano molto confortanti per gli italiani in genere: in Tripolitania sembrava che l'8^a armata inglese avesse raggiunto la Sirte e che l'Armata Rossa continuasse la sua avanzata sul medio Don.

Non era un Natale allegro. Più che una festa l'incontro di Bagnacavallo si era trasformato in un consiglio di famiglia nelle stanze del palazzo come pure attorno a quel tavolo destinato al pranzo di Natale.

C'era tutto il parentado dei Longanesi Cattani il giorno di Natale del 1942: ma non c'erano bimbi seduti attorno al tavolo a mangiare i cappelletti in brodo di cappone. L'ufficiale della Regia Marina e la sorella Elodia, erano i più giovani e non avevano ancora trovato l'anima gemella.

Luigi Longanesi Cattani ripartì in treno, quasi in sordina, per raggiungere La Spezia: la sua nuova base, quella della X^a Flottiglia MAS di Junio Valerio Borghese.

Il lavoro alla base della X^a Flottiglia MAS per l'allestimento del sommergibile *Murena*

Fu presentato agli uomini del cantiere del Muggiano nella sua qualità di comandante designato, e vedendo il sommergibile *Murena* ancora nell'invaso, apparve subito evidente che per una navigazione oceanica andassero fatte alcune modifiche alla sistemazione dei cilindri destinati a contenere i siluri a lenta corsa, tant'è che negli appunti di Longanesi Cattani, si trova scritto: «I tipi *Murena*, venendo allestiti per il trasporto di mezzi d'assalto durante la loro costruzione in cantiere, avevano acquisito un notevole salto di qualità rispetto ai precedenti sommergibili impiegati nel corso del conflitto per il trasporto di mezzi subacquei, ottenuti adattando a tale compito (imprevisto durante la loro costruzione) unità già costruite per l'impiego in mare aperto.

Secondo il giovane capitano di corvetta di Bagnacavallo quei sommergibili speciali dovevano avere:

1) un'autonomia di 12.000 miglia e attrezzature per rapidi e agevoli rifornimenti in mare. In pratica erano impiegabili contro qualsiasi obiettivo;

2) la possibilità di trasportare e di impiegare agevolmente e rapidamente sia i classici mezzi d'assalto subacquei (i maiali), sia i mezzi d'assalto di superficie (i barchini esplosivi M.T.R., motoscafi da turismo ri-

dotto), sia una combinazione degli uni e degli altri. I barchini esplosivi M.T.R. erano derivati dagli M.T.M. riducendone le dimensioni in modo da essere trasportabili dai cilindri per i maiali, ma in pratica la collocazione dei cilindri in coperta rendeva difficile la loro messa in mare da rendere preferibile il loro trasporto con cacciatorpediniere. Tale possibilità era stata ottenuta incastrando nei bottazzi laterali quattro cilindri contenitori (costruiti in modo da poter accogliere, e fare uscire, agevolmente e rapidamente, l'uno o l'altro dei due tipi di mezzi d'assalto) a un livello (ricavato da ripetuti esperimenti e prove) che ne consentiva l'immediato impiego dal sommergibile affiorato dopo l'esaurimento della sola cassa di emersione;

3) la possibilità di sistemare sulla coperta (sgombra dei cilindri contenitori che erano stati spostati dalla coperta e incastrati nei bottazzi) una culla (analoga a quella che a Betasom era stata sistemata dal comandante Borghese nella parte prodiera della coperta del regio sommergibile *Da Vinci* per il trasporto di un avvicinatore secondario (CA);

4) la possibilità di trasportare quattro cilindri contenitori di mezzi d'assalto, incastrati nei bottazzi, anziché tre che sarebbe stato possibile sistemare sulla coperta analogamente ai tipi *Scirè*;

5) una sagoma ridotta che sul *Murena* conferiva al battello operante in superficie un grado di avvistabilità ottica pari a quello di un normale sommergibile, per cui, dopo l'azione d'assalto, il battello poteva essere impiegato in azioni siluranti notturne in superficie in mare aperto durante la rotta di rientro;

6) una maggiore protezione contro le concussioni di bombe di profondità;

7) la possibilità di impiegare, prevalentemente per le azioni contro le rade aperte, gli operatori dei barchini esplosivi, che potevano essere reclutati e preparati in tempi più brevi di quelli necessari a preparare e selezionare gli operatori dei mezzi d'assalto subacquei (per ciascuno era della durata di un anno); riservando gli operatori subacquei che richiedevano più lunghe, e qualità psicofisiche superiori, alle sole azioni più importanti contro le maggiori unità di guerra;

8) la possibilità di un agevole e rapido impiego di dieci nuotatori d'assalto (uomini gamma); il quadrato ufficiali era stato predisposto per essere rapidamente trasformato in una vasca di fuoriuscita adiacente alla garitta prodiera».

Alla definizione di queste modifiche contribuivano le esperienze degli uomini della X^a Flottiglia MAS e i tecnici del cantiere realizzavano, in corso d'opera, le parti dei sommergibili che andavano cambiate o sostituite secondo le singole esperienze degli uomini dell'equipaggio costituito esclusivamente da veterani e dal direttore di macchina, il capitano del genio navale Piercarlo Marietti. Erano uomini che avevano operato insieme per tre anni in Atlantico e in Mediterraneo rinunciando ad ogni avvicendamento e accogliendo invece la proposta di riunirsi di nuovo per costituire l'equipaggio di un sommergibile trasportatore di mezzi d'assalto.

L'esperienza di guerra aveva insegnato loro che il difettoso o il ritardato funzionamento della più semplice apparecchiatura, o del più elementare congegno, poteva evolvere in una situazione critica e creare situazioni di emergenza tali da mettere a repentaglio la vita stessa del battello e dell'equipaggio.

In buona sostanza Longanesi Cattani pensò pertanto di affidare la supervisione e le eventuali modifiche del sommergibile agli uomini di Betasom chiamati a usare quegli strumenti per farlo navigare in sicurezza.

Era il periodo di massima tensione e di massimo sforzo; tutti e in tutto il mondo percepivano che la guerra era giunta a un punto di svolta. Nel cantiere navale del Muggiano, ormai quasi interamente dedicato alla costruzione di sommergibili, lavoravano poco più di 4.000 maestranze, la capacità dell'industria navale da guerra era affidata essenzialmente alla costruzione di sommergibili a La Spezia e a Monfalcone e un tentativo di trasformazione a Genova di un vecchio transatlantico, il *Roma*, in una portaerei, *L'Aquila*. In tutti i cantieri italiani, in quel periodo, si costruivano anche corvette, torpediniere e motozattere.

La nuovissima corazzata *Roma* era ferma nel porto di La Spezia, con l'intera I Squadra del Tirreno disseminata tra La Spezia e Genova, per mancanza di carburante.

«Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo, cioè capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile», aveva sentenziato nel 1860 Camillo Benso conte di Cavour, Presidente del Consiglio dei Ministri, all'indomani dell'istituzione amministrativa del nuovo ministero della Marina. Nel 1861 erano cominciati i lavori per l'Arsenale in un luogo censito ufficialmente nel XVI secolo da Piri Re'is, cartografo e ammiraglio di Solimano il Magnifico. Il golfo, con le sue insenature,

era da sempre un luogo di sbarco dei pirati e dei barbareschi, i corsari dell'Islam. Nel XX secolo il compito principale dell'Arsenale di La Spezia fu quello di costruire unità navali per la Regia Marina ed era vissuto come luogo all'avanguardia nel Mediterraneo per l'allestimento di navi militari.

Comincia la guerra in Italia

In quell'inizio d'anno del 1942 le potenze alleate stavano inanellando una serie di successi militari, ma nonostante questo, fra gli Alleati regnava un clima di tensione sulle eventuali strategie politiche e militari da adottare.

I giornali riportavano la notizia che Stalin non avrebbe partecipato all'incontro di Casablanca insieme a Churchill e Roosevelt, perché le fasi finali della battaglia di Stalingrado e la controffensiva russa sul Don richiedevano la sua presenza. I risultati della conferenza di Casablanca arrivarono come sempre attraverso Radio Londra che comunicava le decisioni più importanti prese a Casablanca.

In sintesi si apprendeva che l'invasione della Francia veniva rinviata e che Churchill, considerando l'Italia il «ventre molle dell'Asse», aveva convinto Roosevelt a prendere in seria considerazione l'eventualità di organizzare una serie di sbarchi in Italia e inoltre si decideva di intensificare la caccia ai sottomarini tedeschi in Atlantico.

A chiusura della Conferenza di Casablanca arrivò via radio e attraverso le pagine dei quotidiani la notizia della caduta di Tripoli, la parte più prossima al-

l'Italia del suo impero coloniale. Il ministro della Cultura Popolare Pavolini nel suo commento ai fatti del giorno aveva lasciato intuire che si trattava di una necessità strategica per conservare uomini da impegnare su altri fronti.

Per gli uomini della X^a Flottiglia MAS l'obiettivo primario era rappresentato sempre dalla roccaforte di Gibilterra di cui, attraverso le esperienze di Borghese con lo *Scirè*, di Longanesi Cattani al comando del *Brin*, gli informatori sul posto in Algeçiras e le fotografie aeree, si era potuto ricostruito il regime delle correnti marine dello Stretto, i posti di ormeggio delle navi, la dislocazione delle difese del porto, quali sbarramenti formati dalle reti di protezione e i dispositivi di vigilanza con battelli dotati di bombe antisom.

Le informazioni rielaborate a La Spezia arrivavano dai successi e dagli insuccessi dei vari tentativi che la X^a Flottiglia MAS aveva ottenuto durante la guerra dagli assalti della base inglese che permetteva comunque l'ingresso delle flotte alleate in Mediterraneo, mentre impediva gli eventuali aiuti in Mediterraneo da parte della Marina tedesca.

Nel frattempo il sommergibile *Cagni*, partito da La Maddalena il 6 ottobre 1942 osservando la più rigorosa economia di nafta, aveva iniziato una navigazione "sperimentale". Dopo aver attraversato lo Stretto di Gibilterra e affondato due piroscafi, uno britannico e uno greco, avendo mancato un rifornimento in alto mare per proseguire in Oceano Indiano, fu costretto a fare rotta su Bordeaux che raggiunse dopo centotrentasei giorni di navigazione.

Erano segnali di una guerra combattuta in mare

anche attraverso il controllo della tenuta psicofisica degli equipaggi.

A La Spezia, intanto, il sommergibilista oceanico Longanesi Cattani era stato imbarcato per un paio di giorni sul sommergibile *Ambra*, come osservatore assieme a un professore universitario incaricato di analizzare l'atmosfera interna allo scafo e soprattutto per completare la sua preparazione di comandante designato di un equivalente sommergibile allestito per il trasporto di mezzi d'assalto.

L'irruenza di Longanesi Cattani e la sua loquacità nell'esporre le proprie idee facevano da contrappunto al silenzio gelido di Junio Valerio Borghese che nei momenti di calma all'interno del sommergibile *Ambra*, governato dal capitano di corvetta Mario Arillo e dall'ufficiale di rotta – il sottotenente di vascello Luciano Barca – trovava solo il tempo per spiegare lucidamente il da farsi durante le operazioni di avvicinamento alla base nemica.

Esperienze di mare preziosissime sulle distanze oceaniche e sulle operazioni di sorpresa: la costruzione del *Murena*, era finalizzata a questo scopo, anche se Longanesi Cattani sosteneva realisticamente che «era nelle nostre intenzioni dare un apporto concreto alla guerra al traffico oceanico, attaccando con azioni contemporanee dei tre battelli nelle rade più remote, ove si riteneva di poter realizzare la sorpresa, le numerose unità che vi si riunivano periodicamente per costruire i convogli in partenza», mentre Junio Valerio Borghese pensava a un'azione combinata su Gibilterra e all'attacco a New York.

Il varo del sommergibile oceanico *Murena* e la preparazione del primo attacco a Gibilterra

L'11 aprile 1943, la radio annunciava la presa di Sfax, in Tunisia, da parte delle truppe inglesi, quando il regio sommergibile *Murena* fu varato e messo in acqua per l'allestimento finale.

Il giovane comandante Longanesi Cattani, veterano delle battaglie atlantiche portava con grande orgoglio le quattro medaglie d'argento al Valor Militare, conquistate sul campo assieme alla croce al Merito di Guerra, quando in alta uniforme assistette al varo del "suo" nuovo battello.

Non esisteva la gioia nei suoi occhi: il sommergibile *Archimede*, uno dei sommergibili rimasti a Betasom non dava più notizie di sé.

Dönitz, comandante in capo della Marina da guerra tedesca, ormai immaginava di impiegare i sommergibili italiani rimasti a Betasom soltanto per trasportare materiale strategico in Giappone partendo da Danzica.

Bordeaux era comunque un ulteriore riferimento per la Xª Flottiglia Mas, la base era comandata, dagli inizi dell'anno, dal capitano di fregata Enzo Grossi e le notizie che arrivavano dalla costa atlantica non erano delle migliori.

Continuavano l'informazione e la disinformazione radiofonica sui successi e gli insuccessi dei reciproci avversari; occorreva ricorrere alla ferrea fiducia nelle risorse umane di chi va per mare per non trascolare quando giunse a Longanesi Cattani la notizia che il *Da Vinci*, al comando del capitano di corvetta Gazzana-Priaroggia, la notte del 14 marzo aveva affondato con

una rapida azione notturna il grande piroscafo passeggeri britannico *Empress of Canada* di 22.517 tonnellate di stazza diretto a Freetown carico di truppe inglesi. Subito dopo la stessa notizia fu confermata da Radio Londra con la precisazione che «a bordo c'erano anche cinquecento prigionieri italiani e che dalle scialuppe di salvataggio poté essere recuperato soltanto un naufrago».

Quattro giorni prima la Bolivia aveva dichiarato guerra a Italia, Germania e Giappone. Era un nemico in più che faceva aumentare soltanto l'onore di un'Italia in guerra con il mondo!

Il giorno dopo il varo del sommergibile *Murena* – il 12 aprile 1943 – la radio tedesca annunciava la scoperta nella foresta di Katyn, presso Smolensk, di otto fosse comuni con i resti di 4.150 ufficiali polacchi deportati dai sovietici nel 1940 e barbaramente trucidati.

L'URSS aveva respinto l'accusa e rotto i rapporti con i polacchi alleati al governo di Londra, mentre le truppe delle SS tedesche domavano nel sangue la rivolta degli ebrei nel ghetto di Varsavia.

Era ormai diventata evidente a tutto il mondo la massiccia deportazione degli ebrei del ghetto polacco verso il campo di sterminio di Treblinka.

La stampa italiana dava invece grande risalto alla notizia della rottura diplomatica tra Mosca e il governo polacco in esilio; sul campo, la violenta offensiva degli Alleati si manifestava soprattutto attraverso possenti bombardamenti aerei sulle città europee e italiane.

Anche la città di La Spezia subì lo stesso trattamento anche se annunciato da un lancio di volantini

con scritto: «Domani verremo a bombardare la diga e il porto, andatevene». Ben presto la notizia si era sparsa per tutto il porto e la città divenne semideserta. Il comando del porto e i gerarchi del fascio sostennero che era soltanto propaganda.

Il giorno dopo più di 200 aerei degli Alleati cominciarono a bombardare il porto di La Spezia: furono rasi al suolo gran parte dell'Arsenale e le case vicine: anche la corazzata *Littorio* fu gravemente colpita da una bomba e la notizia venne confermata da Radio Londra che ogni tanto interrompeva le trasmissioni per ricordare che quanto stava succedendo in Italia era soltanto un preludio.

I bombardamenti a tappeto effettuati dagli aerei alleati in Italia non potevano essere diversi da quelli compiuti dalla Germania di Hitler: miravano non solo a distruggere le case ma anche la tenuta morale della popolazione.

La tecnica era la stessa: prima bombe dirompenti per scardinare finestre e porte d'ingresso degli edifici, poi contemporaneamente lanciare spezzoni di bombe incendiarie al fosforo per bruciare quello che restava dei tetti e appiccare il fuoco penetrando fin negli scantinati.

D'altronde questa strategia era stata confermata proprio dalla lettura di due messaggi di Churchill e Roosevelt che dichiaravano sostanzialmente che «di fronte alle notizie qui pervenute che la Germania si preparerebbe ad impiegare i gas sul fronte russo, teniamo ad avvertire che i gas verranno impiegati senza misericordia nei bombardamenti delle città».

Il 7 maggio cadeva Tunisi e crollavano i sogni del-

l'altra sponda dell'Italia di Mussolini, che annunciava: «Torneremo in Africa». In mattinata il comando del gruppo di armate italo-tedesche in Africa Settentrionale aveva segnalato che nessuna delle sue navi poteva muoversi per mancanza di nafta.

Una settimana dopo le navi alleate, con il supporto di aerei, bombardavano senza sosta Pantelleria. Radio Londra, nell'annunciare la caduta dell'isola italiana, confermava l'imminente costituzione in Italia di un Consiglio di difesa militare formato da Graziani, De Bono, Cavallero e Caviglia con il maresciallo Badoglio commissario per l'Italia Meridionale.

La notizia veniva immediatamente smentita ma era ormai evidente la piega che avrebbe preso il conflitto mondiale; a Pantelleria si resisteva nei rifugi sotto una tempesta di bombe come in Europa.

I comandanti superstiti nella tribù delle tigri di Betasom

Borghese tuttavia continuava a pensare che fosse necessario portare la guerra sul continente americano conducendo un'azione che sarebbe stata solo dimostrativa, che avrebbe avuto un limitato valore militare in termini di danni inflitti, ma che avrebbe creato un effetto psicologico tale da convincere la parte più isolazionista degli americani a ritirarsi dal conflitto.

La X^a Flottiglia MAS avrebbe dovuto usare un sommergibile con un sistema diverso da quello pensato per il trasporto dei "maiali" e soprattutto doveva esserci al comando un sommergibilista di provata esperienza oceanica.

A Betasom i comandanti oceanici rimasti si contavano sulle dita della mano, comunque si poteva facilmente intuire che gli uomini destinati a questa operazione avrebbero potuto essere Athos Fraternali, Fecia di Cossato, Longanesi Cattani e Gazzana-Priaroggia che si stava facendo onore in Atlantico con il *Da Vinci*.

Questi uomini delle traversate oceaniche erano legati fra loro oltretutto da stima e amicizia reciproche; la guerra in mare, la fortuna e l'abilità avevano creato, con qualche umana forzatura, una graduatoria ufficiale sulle quantità di stazza lorda di naviglio affondato in Atlantico, partendo dalla base di Betasom.

Appartenevano tutti alla tribù delle tigri dell'Atlantico che si confrontava con il branco dei lupi tedeschi in un immenso oceano. Erano consapevoli di vivere come felini d'altura, a combattere scafo contro scafo, distanti dalle attività terrestri e dalle sue barbarie.

Il 22 maggio 1943 il sommergibile *Da Vinci*, aveva lanciato l'ultimo segnale radio, ma non era più tornato alla base. Restava a Bordeaux un sommergibile tascabile CA, fermo e assicurato da cavi d'acciaio alle spondine di un carro ferroviario. A La Spezia, di rimbalzo, restavano in allestimento un sommergibile e sul tavolo di Borghese un programma d'attacco a sorpresa alla città di New York, ormai tutto da rivedere.

Una notizia radiofonica giungeva da Mosca: annunciava la decisione dell'esecutivo di sciogliere la III Internazionale Comunista: era un segnale di Stalin agli Alleati sulla propria volontà di non esportare

più la Rivoluzione Sovietica attraverso i partiti nazionali comunisti che operavano nella clandestinità contro le forze dell'Asse.

Voleva essere il via libera a un possibile accordo fra le forze politiche italiane per trovare un compromesso anche con i comunisti in clandestinità.

Antifascisti moderati, fascisti "revisionisti" e militari iniziarono con prudenza e riservatezza a tessere trattative per eliminare Mussolini e per uscire dalla guerra mediante una soluzione politica.

Al centro delle trattative vi erano il re e il ministro della Real Casa, conte Acquarone.

La Regia Marina non era mai stata per cultura e forma mentale una struttura militare fascista; larga parte degli ufficiali e degli equipaggi continuavano con grande serenità e fermezza d'animo a fare il proprio mestiere in mare anche se la consapevolezza di una ormai definitiva scomparsa di ogni copertura aerea consigliava di agire con prudenza, a colpo sicuro.

La mancanza di nafta aveva definitivamente ridotto le opportunità di impiego delle navi da battaglia costringendole a restare in porto; questo gli Alleati lo sapevano e aspettavano.

Erano totalmente indifese e inoffensive senza copertura aerea.

Lo sbarco delle truppe alleate sul «sacro suolo»

Lo sbarco in Italia, deciso nella Conferenza Trident riunita da Roosevelt e Churchill a Washington nel maggio del 1943, si presentava come un fronte d'at-

tacco di secondaria importanza rispetto a quello francese o dei Balcani; tuttavia, al suo rientro in Gran Bretagna, il premier britannico, buttando fuori dalla bocca il pestilenziale fumo del sigaro Romeo y Julieta, per lui eccelso, aveva dichiarato in una conferenza stampa: «La resa deve essere a discrezione dell'Italia la quale deve affidarsi, una volta eliminato il regime fascista, alla generosità degli Alleati».

Gli inglesi non sapevano ancora dove sbarcare o fingevano di non saperlo ma dimostravano di avere chiari i contenuti della resa.

Eden intanto, alla Camera dei Comuni a Londra, aveva risposto indirettamente a quegli ambienti spagnoli legati alle monarchie europee che domandavano la sospensione dei bombardamenti in Europa: «Coloro che oggi propongono la cessazione dei bombardamenti hanno assistito impavidi tre anni fa ai bombardamenti dell'Inghilterra. Nessun grido si è levato quando la Luftwaffe ha raso al suolo Varsavia e Rotterdam. Perciò noi non smetteremo i nostri bombardamenti adesso che siamo superiori; seguiranno sino alla distruzione del fascismo e del nazismo».

Guerra dei nervi che continuava per radio attraverso la voce del maresciallo dei bombardieri della Raf Arthur Harris il quale dichiarava che il secondo lotto di centomila tonnellate di bombe era pronto per essere rovesciato sulla Germania e sull'Italia molto più rapidamente di prima aggiungendo che quanto successo fino allora: «It was only child's plays». Era un gioco da ragazzi!

Stavano distruggendo deliberatamente la volontà di combattere e di resistere degli italiani. Durante i primi giorni del mese di luglio i porti dell'Italia cen-

tro-meridionale, della Sardegna e della Sicilia continuavano ad essere obiettivo delle incursioni degli aerei alleati.

Dal 12 giugno i bombardieri anglo-americani avevano sganciato sul territorio italiano più di un migliaio di tonnellate di bombe con effetti disastrosi sulle località colpite e sul morale delle truppe che stavano per affrontare lo sbarco degli Alleati. A La Spezia, nonostante il pesante bombardamento che aveva colpito l'Arsenale e danneggiato i bacini di carenaggio, il sommergibile *Murena* stava in acqua per gli ultimi lavori di allestimento, effettuati in gran segreto, al riparo più che dagli aerei, dalla curiosità degli informatori. Il cantiere del Muggiano aveva qualcosa di avveniristico; impenetrabile e ben sorvegliato. Distante dai lavori e dai ritmi dell'Arsenale di La Spezia.

La base della X^a Flottiglia MAS rappresentava una sorta di territorio anomalo dove «eravamo tutti profondamente convinti di dover lottare, con tutte le nostre energie e capacità, strettamente uniti tra di noi per lo stesso scopo di difendere la nostra Patria impegnata in un duro e difficile confronto» scriveva Luigi Longanesi Cattani. Poi aggiungeva: «Tale profonda unione, che si tramandava in una ferrea determinazione, non subì mai né attenuazioni, né incertezze».

Intanto Pantelleria era caduta. Lo sbarco fu coronato da un pieno successo, senza perdite da parte degli Alleati, ad eccezione, secondo gli americani, di un soldato ferito dal morso di un asino. Era lo sberleffo del vincente.

Negli Stati Uniti d'America la radio dette particolare risalto alla dichiarazione di sessantotto panteschi che si dichiaravano felici di essere liberati dal

giogo fascista. Era l'Italia raccontata per radio agli americani.

Il 10 luglio giungeva la notizia dello sbarco in Sicilia delle truppe alleate al comando di Eisenhower. Il vento di scirocco e un mare agitato avevano complicato le operazioni di sbarco nella costa a sud di Licata, nella Sicilia meridionale.

Le navi della flotta alleata erano partite dai porti della Tunisia, appena conquistata avevano imbarcato su circa 3.000 mezzi navali la 5^a armata statunitense, al comando del generale George S. Patton, e l'8^a armata inglese del maresciallo Bernard Law Montgomery. In un giorno sbarcarono 160mila uomini e 3.400 paracadutisti del colonnello americano James M. Gavin comandante dell'82^a Divisione aviotrasportata, finivano con il disperdersi su un'area vastissima rendendo scarsamente efficace l'intervento.

La sera del 12 luglio la radio inglese annunciava la presa di Siracusa, Avola, Pozzallo e Noto. Da Malta partivano nuove navi con rinforzi; così annunciava il bollettino di guerra. Ormai era solamente il resoconto di un'avanzata delle truppe anglo-americane che secondo le radio degli Alleati entravano senza trovare ostacoli nelle città del sud della Sicilia.

I giornali, oltre a dare il resoconto sull'invasione del suolo italiano, pubblicavano un blando discorso del Duce; ma gli ambienti che contano parlottavano di un tentativo di Casa Savoia di organizzare un colpo di stato. Ormai si sperava nella continuità della monarchia e delle istituzioni del Regno e della Casa Reale, che intendeva togliere di mezzo il Duce senza lasciare spazio a reazioni nostalgiche.

Per realizzare questi obiettivi il re doveva assicu-

rarsi una parvenza di costituzionalità che legittimasse la destituzione di Mussolini.

Intanto Supermarina ordinava alla X^a Flottiglia MAS un'azione in Sicilia nel porto di Siracusa. Borghese si era recato nell'isola presso la colonna Giorgio Giobbe – analoga alla colonna Moccagatta del Mar Nero –, cercando di organizzare un'azione combinata tra i motoscafi siluranti di quella colonna e i nuotatori paracadutisti del comandante Nino Buttazzoni, con il compito di svolgere atti di sabotaggio e di farsi sorpassare dalle truppe degli Alleati per poi effettuare azioni di disturbo attaccandole alle spalle.

La precedenza all'attacco a Gibilterra e l'esperienza di base Olterra

Il capitano di corvetta Longanesi Cattani, durante quella vacanza di comando di Borghese, aveva preso il suo posto al comando della X^a Flottiglia Mas, essendo il più elevato in grado tra gli ufficiali presenti e il più anziano tra i suoi dipendenti e quindi aveva risposto lui all'invito di Supermarina di inviare l'*Ambra* in missione contro il porto di Siracusa, nominandosi comandante di quel battello che era ormeggiato presso il gruppo sommergibili di La Spezia, con il suo equipaggio al completo.

L'*Ambra* era stato attrezzato per portare i siluri a lenta corsa: era un prezioso e glorioso battello "avvicinatore", poiché sette mesi prima aveva effettuato una missione di trasporto incursori nel porto di Algeri. In un sol colpo, nel corso di quell'attacco, gli

uomini della Decima avevano affondato 22.295 tonnellate di stazza lorda.

Il comandante del sommergibile era stato il tenente di vascello Mario Arillo, che nel giugno del 1943 aveva lasciato la sua Spezia – che negli anni Trenta aveva cambiato il nome in “La Spezia” –, per recarsi a Danzica, dove si stava organizzando la nuova base dei sommergibili atlantici concordata con Dönitz, dopo l’ormai inutilizzata base di Bordeaux.

«Tu hai risposto perfettamente a Supermarina nominando subito un comandante per l’*Ambra* – disse Borghese al suo rientro rivolgendosi a Longanesi Cattani – ma tu hai altre destinazioni e io ne designo un altro. Eccolo qua», indicando il capitano di corvetta Renato Ferrini, assegnato a uno dei due sommergibili gemelli *Grongo* e *Sparide* ancora in corso di allestimento al Muggiano.

L’*Ambra* il 14 luglio 1943 partì da La Spezia con l’ordine di attaccare le navi alleate nel porto di Siracusa. Trasportava questa volta tre barchini del tipo MTR al posto dei “maiali”. Giunto a 45 miglia da Capo Spartivento il 18 luglio, venne attaccato da un aereo in picchiata che lanciò diverse bombe. Il sommergibile subì molte avarie, che impedirono l’immersione e fu costretto a interrompere la missione e a dirigere sul porto di Napoli.

C’era rimasto male, il comandante romagnolo, ma per Borghese era chiaro che occorreva completare senza ritardi l’addestramento del *Murena*, ormai pronto per l’operazione contro Gibilterra. L’attacco a New York doveva essere prioritario rispetto all’attacco a Siracusa, che avrebbe potuto benissimo essere eseguito dal comandante del *Murena*, in quanto questo battello

si trovava ancora in una fase intermedia dell'allestimento e dell'addestramento dell'equipaggio.

Si trattava di dare continuità a quell'esperienza nata a Bocca di Serchio, nei terreni richiesti dalla Marina ai duchi Salviati di Firenze, dove si riunivano in segreto ancor prima dell'inizio del conflitto ufficiali di sicura fede monarchica pronti a sperimentare nuove forme di offesa subacquea in collaborazione con altri ufficiali impiegati sui sommergibili in navigazione oceanica.

Erano gli anni in cui, rapidi e invisibili, i sommergibili italiani stavano solcando, temuti, le acque turbolente nella prima metà del Novecento quando nel 1937 Amedeo di Savoia duca d'Aosta fu nominato governatore generale dell'Africa Orientale italiana, mentre il fratello Aimone organizzava reparti speciali e uomini destinati a passare alla storia delle attività subacquee nella Seconda guerra mondiale.

Il sommergibilista Longanesi Cattani era il solo che potesse garantire quell'esperienza oceanica necessaria per arrivare a New York passando per un "collaudo" operativo su Gibilterra.

Anche se Bordeaux era rimasta comunque un ulteriore riferimento per la X^a Flottiglia Mas, comandata dagli inizi dell'anno dal capitano di fregata Junio Valerio Borghese che aveva sostituito il capitano di vascello Ernesto Forza. Per il neocomandante della X^a Flottiglia Mas, Gibilterra restava l'obiettivo principale. Anzi la sua ossessione.

L'anno precedente, nella notte fra il 13 e il 14 luglio 1942, gli uomini della X^a Flottiglia MAS avevano rinnovato con successo i loro attacchi alle navi britanniche ormeggiate nella rada di Gibilterra.

Quell'impresa, compiuta da dodici audacissimi nuotatori, diede l'avvio a quello che era definito il "piano d'assedio di Gibilterra". L'assedio era stato reso possibile dalla costituzione della base segreta a bordo del mercantile italiano *Olterra*, ormeggiato nella baia di Algeçiras e dall'utilizzazione di Villa Carmela, come in precedenza narrato.

I sommozzatori erano stati introdotti in Spagna con i mezzi più diversi: clandestinamente, attraverso i Pirenei, o nel doppio fondo di un autocarro, o, più semplicemente, con passaporti falsi. Anche il materiale era stato introdotto con mille stratagemmi, ma più spesso tutelato dal segreto della valigia diplomatica. Nell'interno dell'*Olterra* venne realizzata l'officina di montaggio dei "maiali" e praticata un'apertura su una fiancata della nave sotto la linea di galleggiamento, invisibile dall'esterno. Il mezzo d'assalto impiegato dai sommozzatori italiani che partivano dall'*Olterra* era il "maiale" o siluro a lenta corsa, che era già servito per l'impresa di Alessandria e per le precedenti missioni dello *Scirè*, mentre i Gamma di Villa Carmela erano dotati di speciali bauletti esplosivi di nuova concezione.

L'utilizzo di armi segrete e strategie di guerra occulte

Che la guerra si giocasse anche sul possibile utilizzo delle armi segrete era una voce ricorrente negli ambienti militari e trovava conferma durante il frettoloso incontro fra Hitler e Mussolini avvenuto a Villa Gaggia, nelle vicinanze di Feltre, in provincia di Belluno, quando il Führer sorprese il Duce raccontando che

dieci giorni prima lo scienziato Von Braun aveva testato un missile V2 alla presenza di Himmler.

Le radio degli Alleati annunciavano invece la costituzione del governatorato militare della Sicilia il quale subitamente aveva dichiarato illegittimo il Partito fascista e abolito le leggi razziali.

Un lancio di manifestini su Roma alla vigilia dell'incontro di Mussolini con Hitler invitava gli italiani a rovesciare il regime. Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Italiano, generale Ambrosio si era raccomandato al Duce: «La situazione è disperata, bisogna far qualcosa per impedire al Paese di precipitare nell'abisso. Voi che siete amico del Führer cercate di fargli capire le nostre ragioni, noi dobbiamo sganciarci e pensare ai fatti nostri».

Hitler aveva risposto di aver dato ordine ai suoi uomini di ritirarsi dall'operazione Cittadella in Russia, dov'erano impegnati 2 milioni di soldati in campo, oltre 5.000 carri armati e 2.000 aerei per sostenere le truppe italiane impegnate in Sicilia.

La battaglia scatenata a Kursk si era invece messa al peggio. Mussolini, prima di pranzo, venne raggiunto dalla notizia che gli americani avevano bombardato lo scalo ferroviario di San Lorenzo a Roma con molte vittime.

La campagna stampa contro le bombe americane su Roma, la presenza di Pio XII fra le macerie del quartiere San Giovanni e l'invasione della Sicilia, avevano segnato una ripresa dell'orgoglio degli italiani che speravano di trovare nell'alleanza con Casa Savoia una possibile rivincita verso una onorevole soluzione del conflitto.

Nella riunione del Consiglio dei ministri alcuni

membri del gabinetto avevano denunciato l'insostenibilità della situazione. Dino Grandi e il gruppo dei fascisti "revisionisti" avevano criticato apertamente la guida del Paese e la condotta della guerra che Mussolini aveva perseguito negli ultimi due anni.

Alle critiche Mussolini rispose che avrebbe convocato il Gran Consiglio, l'organo supremo del regime fascista, che non era stato più convocato dal dicembre del 1939, quando era cominciata la guerra dell'Italia con il mondo.

In Sicilia intanto l'Esercito Italiano stava opponendo fiera resistenza mentre il comando tedesco pensava a una ritirata strategica al di qua dello stretto.

Il 23 luglio 1943 l'armata americana occupò i porti di Trapani e Marsala, mentre le navi della 45ª Divisione statunitense raggiungevano la costa settentrionale dell'isola a est di Termini Imerese.

Tutta la Sicilia occidentale era sotto il controllo alleato.

La caduta di Mussolini e l'incarico a Badoglio.

La guerra continua

A Palazzo Venezia Mussolini, romagnolo di collina, aveva incontrato il romagnolo di pianura Dino Grandi subito dopo un colloquio con il Capo di Stato Maggiore tedesco Albert Kesselring. «Ebbene sappi – disse il Duce al suo conterraneo che lo stava informando di essere ormai giunto al suo traguardo politico – alcune cose che dovrai ben fissarti in mente e sulle quali ti invito a meditare quando sarai uscito di qua. Primo, la guerra è ben lungi dall'essere

perduta; avvenimenti straordinari si verificheranno fra poco in campo politico e militare, tali da capovolgere interamente le sorti della guerra. Germania e Russia si accorderanno, l'Inghilterra sarà distrutta. Secondo, io non cedo i poteri a nessuno; il fascismo è forte, la nazione è con me, io sono il capo, mi hanno obbedito e mi obbediranno. Terzo, c'è, è vero, molto disfattismo in giro, fuori e dentro il regime, ma esso sarà curato a dovere come si merita, non appena io giudicherò che sarà venuto il momento. Per tutto il resto, arrivederci dopo domani in Gran Consiglio. Puoi andare».

Dino Grandi, che si era guadagnato la fiducia di Casa Savoia e in particolare di Vittorio Emanuele III, fu fatto conte di Mordano, località, vicina a Bagnacavallo – in seguito sarebbe diventato anche cugino del re perché insignito con il Collare dell'Annunziata – alzò i tacchi e preparò, nella sua qualità di Presidente dei Fasci e delle Corporazioni, la conta per seduta del Gran Consiglio convocata per il 24 luglio 1943.

La sera del 24 luglio si riuniva il Gran Consiglio e Dino Grandi presentò il suo ordine del giorno: «Il Gran Consiglio, riunendosi in questi giorni di supremo cimento, volge innanzitutto il suo pensiero agli eroici combattenti d'ogni arma, che fianco a fianco con la fiera gente di Sicilia, in cui più alta risplende l'univoca fede del popolo italiano, rinnovano le nobili tradizioni di estremo valore e l'indomito spirito di sacrificio delle nostre gloriose Forze armate; esaminata la situazione interna ed internazionale e la condotta politica e militare della guerra, proclama il dovere sacro per tutti gli italiani di difendere ad ogni costo l'unità, l'indipendenza, la libertà della Patria, i

frutti dei sacrifici e degli sforzi di quattro generazioni dal Risorgimento ad oggi, la vita e l'avvenire del popolo italiano; afferma la necessità dell'unione morale e materiale di tutti gli italiani in quest'ora grave e decisiva per i destini della nazione; dichiara che a tale scopo è necessario l'immediato ripristino di tutte le funzioni statali attribuendo alla Corona, al Gran Consiglio, al Governo, al Parlamento, alle Corporazioni i compiti e le responsabilità stabiliti dalle nostre leggi statali e costituzionali; invita il capo del governo a pregare la maestà del re, verso la quale si rivolge fedele e fiducioso il cuore di tutta la Nazione, affinché egli voglia, per l'onore e per la salvezza della Patria, assumere, – con l'effettivo comando delle forze armate di terra, di mare e dell'aria, secondo l'articolo 5 dello Statuto del Regno, – quella suprema iniziativa di decisione che le nostre istituzioni a Lui attribuiscono e che sono sempre state, in tutta la storia nazionale, il retaggio glorioso della nostra Augusta Dinastia di Savoia».

Era la sfiducia a Mussolini perfezionata poi, alla conclusione del dibattito, con la conta dei voti.

Per la prima volta nella storia del fascismo una votazione democratica di fascisti aveva messo in minoranza il Duce.

La deliberazione proposta in assemblea veniva approvata a grande maggioranza: 19 contro 5. Era la democrazia del fascismo.

Il giorno dopo tutti i quotidiani titolarono a nove colonne che Badoglio era il capo del nuovo governo e che Mussolini si era dimesso.

Per radio giungeva il proclama del re: «Italiani, assumo da oggi il comando di tutte le Forze Armate.

Nell'ora solenne che incombe sui destini della Patria ognuno riprenda il suo posto di dovere, di fede e di combattimento: nessuna deviazione deve essere tollerata, nessuna recriminazione può essere consentita. Ogni italiano si inchini dinanzi alle gravi ferite che hanno lacerato il sacro suolo della Patria. L'Italia, per il valore delle sue Forze Armate, per la decisa volontà di tutti i cittadini, ritroverà, nel rispetto delle istituzioni che ne hanno sempre confortato l'ascesa, la via della riscossa. Italiani, sono oggi più che mai indissolubilmente unito a Voi dall'incrollabile fede nell'immortalità della Patria». Alle Forze Armate tutte è stato comunicato ufficialmente che: «Sua Maestà il re imperatore ha accettato le dimissioni dalla carica di capo del governo, primo ministro segretario di stato, presentate da Sua Eccellenza il cavaliere Benito Mussolini, e ha nominato capo del governo, primo ministro segretario di stato Sua Eccellenza il cavaliere maresciallo d'Italia Pietro Badoglio. E mentre il re ordinava ai militari: «Nell'ora solenne che incombe sui destini della Patria, ognuno riprenda il suo posto di dovere, di fede e di combattimento», il capo del nuovo governo proclamava: «La guerra continua. L'Italia, duramente colpita nelle sue province invase, nelle sue città distrutte, mantiene fede alla parola data, gelosa custode delle sue millenarie tradizioni».

Le parole arrivavano a La Spezia come un ulteriore stimolo a continuare la sfida. Scrive Longanesi Cattani: «Indipendentemente dalle personali opinioni, preferenze, fede, convinzioni politiche, rimaneva quindi inequivocabile il dovere, per tutti noi, di continuare a impegnarci, come sempre, nella dura lotta

contro lo stesso nemico, tale impegno, indicatoci dal re, veniva infatti ribadito e rafforzato dalla precisazione contenuta nel proclama del capo del governo, maresciallo Badoglio, che l'Italia manteneva fede alla parola data, essendo ovviamente un impegno morale assoluto la fede alla parola data».

Si ubbidisce al re e si prova l'attacco a Gibilterra

Longanesi Cattani, monarchico convinto, aveva saputo da sempre che in Romagna la fede alla parola data era un impegno assoluto, la mancanza del quale si lavava con il sangue.

Hitler, diffidando della saldezza del nuovo governo italiano organizzò invece un ulteriore massiccio invio di truppe in Italia e il maresciallo Rommel venne nominato comandante di tutte le Forze Armate germaniche per l'Alta Italia. All'alba del 26 luglio incominciò l'affluenza di carri armati, di paracadutisti e di fanteria dal Brennero con l'occupazione militare dell'Alto Adige, poi arrivarono dalla Francia e dalla Carinzia altre divisioni e una brigata. La 305^a Divisione di fanteria tedesca, comandata dal generale Friedrich Wilhelm Hauck si schierò attorno a La Spezia dove erano ormeggiati 4 U-boot malconci e l'intera squadra navale in Tirreno della Regia Marina al comando dell'ammiraglio Bergamini.

La situazione che si profilava a La Spezia ricordava molto Tolone.

Pochi giorni dopo, ai primi di agosto, l'ammiraglio De Courten, nuovo ministro della Marina, ac-

compagnato dall'ammiraglio Angelo Varoli Piazza andò in visita ufficiale alla X^a Flottiglia Mas.

Fu accolto dall'ammiraglio Aimone di Savoia, duca d'Aosta, comandante di Generalmas, dal capitano di fregata Junio Valerio Borghese e dal capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani e dopo aver ispezionato i reparti e passato in rassegna i picchetti d'onore rivolse ai reparti fervide parole d'incitamento per la lotta a oltranza: parole che si conclusero con un caloroso abbraccio a Borghese: «Nell'abbraccio in cui stringo, per voi tutti, il vostro Comandante è l'espressione del sentimento che ci unisce nella lotta contro gli anglo-americani invasori, contro cui combatteremo implacabilmente fino a quando li avremo cacciati in mare».

La caduta del Duce e la presa di posizione di Casa Savoia avevano sortito qualche effetto positivo nel morale della Regia Marina. Inoltre, le notizie che arrivavano da Danzica per la tribù delle tigri, erano esaltanti. I tedeschi stavano consegnando i primi sommergibili ai comandanti italiani acquartierati a Danzica e questo dava un ulteriore contributo al morale degli uomini che stavano allestendo il *Murena* che veniva consegnato, con tanto di bandiera di combattimento, al comandante Longanesi Cattani il 25 agosto per le prime prove in mare e pronto per l'imminente operazione contro Gibilterra e poi New York.

Rispetto al *Da Vinci*, il *Murena* era più corto di circa sette metri con una capacità teorica di navigare sott'acqua a una profondità superiore ai 130 metri con un dislocamento in immersione di 1.170 tonnellate pari a quello del *Da Vinci* in navigazione di su-

perficie. Era meglio degli U-boot, sostenevano convinti gli uomini dell'equipaggio.

Le indicazioni di Longanesi Cattani erano state accettate e condivise e servirono per accelerare l'approntamento del *Grongo* e dello *Sparide* per cui era prevedibile la sua disponibilità a Betasom in Atlantico per la primavera del 1944 una volta completato l'allestimento.

Assieme avrebbero potuto, quindi, condurre un piano d'attacco combinato avendo complessivamente una capacità offensiva di 6 barchini esplosivi, 18 siluri pilotati e uomini Gamma.

Nel frattempo, per il sommergibile *Murena*, dopo la sua consegna alla Regia Marina e l'assegnazione alla X^a Flottiglia Mas, fu previsto un periodo di prove in mare per più di un mese, prima del suo impiego d'attacco verso la base inglese di Gibilterra.

Era il collaudo operativo del capitano di corvetta Longanesi Cattani verso un'operazione combinata d'attacco con uomini Gamma a Gibilterra. Secondo i piani elaborati, l'azione si discostava dalle azioni fino allora compiute dai sommergibili *Scirè* e *Ambra*.

L'attacco alla base inglese avrebbe dovuto svolgersi di giorno: e questa era la novità. Di notte il *Murena* avrebbe dovuto attraversare lo Stretto di Gibilterra per avvicinarsi alla base inglese lungo le coste spagnole e rilasciare quattro barchini esplosivi MTR, i quali dovevano portarsi alla foce del fiume Guadarranque e nascondersi fra i canneti in attesa dell'ora convenzionale d'attacco.

Alle 11, in pieno giorno, sarebbe partito l'attacco da parte dei barchini italiani alle navi alla fonda. Nel frattempo, dalla base segreta dell'*Oltterra*, avrebbe

dovuto partire un siluro a lenta corsa per trovarsi all'imboccatura del porto nel momento stesso in cui l'ostruzione della porta nord di Gibilterra che veniva aperta per fare uscire cacciatorpediniere e rimorchiatori di soccorso alle navi attaccate. Approfittando della certa confusione che si sarebbe creata, il "maiale" avrebbe dovuto dirigersi verso la più importante nave da guerra presente nella base inglese.

La mattina del 7 settembre 1943 erano pronti i documenti falsi e i biglietti per il volo in aereo del sottotenente pilota Elio Scardamaglia, un giovane ufficiale di Amelia, il quale avrebbe dovuto recarsi in Spagna per un sopralluogo operativo della rada di Algeçiras dalla nave cisterna *Olterra*.

Il lavoro di questi professionisti del sabotaggio via mare continuava indipendentemente dalle notizie che arrivavano via radio. Essi erano infatti supportati da quella indomita passione che ti entra dentro una volta che sei in acqua oppure a bordo di qualcosa che galleggia. È un'emozione indescrivibile, un senso di libertà e di consapevolezza nel saper affrontare i pericoli e i rischi dell'ambiente marino comunque ostile e affascinante, precario e mai quieto; semmai calmo e pronto a stupirti di nuovo con onde tumultuose che frangono sulla coperta, fra i bottazzi e il cannone.

Un incomprensibile 8 settembre 1943 per gli uomini della Regia Marina

Usciva in mare l'8 settembre 1943 il comandante Luigi Longanesi Cattani con il suo nuovo sommergi-

bile e con un equipaggio di consolidata esperienza per collaudare fino all'ultimo dettaglio la tenuta del *Murena*.

Era ancora al largo di Palmaria, a poco più di sei miglia dalla base di Muggiano quando alle 19.42 in un breve messaggio diffuso da Radio Algeri, il maresciallo e capo del governo Badoglio annunciava: «Il governo italiano, riconosciuta l'impossibilità di continuare l'impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al generale Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate anglo-americane. La richiesta è stata accolta. Conseguentemente, ogni atto d'ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse, però, reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza».

La notizia dell'armistizio fu comunicata agli uomini del *Murena* al rientro del battello, appena terminate le manovre di ormeggio. Mentre stava scendendo a terra, il comandante Longanesi Cattani vide che le navi militari si stavano allestendo per lasciare il porto.

Al mattino dello stesso giorno 8 era giunta conferma a De Courten della notizia dell'iniziato sbarco anglo-americano nel Golfo di Salerno. Dopo aver preso contatto con il capo di Stato Maggiore generale, De Courten aveva ordinato alla squadra da battaglia di accendere le caldaie e di tenersi pronta a muovere dalle 14 per il previsto intervento offensivo contro lo sbarco degli Alleati a Salerno.

Un'insolita agitazione degli uomini era malcelata dietro un susseguirsi di ordini e contrordini a terra,

quando, appena sbarcato dal sommergibile, il capitano di corvetta romagnolo venne avvertito sui contenuti della comunicazione radiofonica di Badoglio.

Fu dato immediatamente l'ordine all'equipaggio di rimanere ancora a bordo in attesa di ulteriori informazioni.

Il clima attorno alla base della X^a Flottiglia MAS si era fatto ancora più pesante, poiché su ordine di Junio Valerio Borghese era stato proclamato lo stato di emergenza. Borghese, per puro caso, aveva acceso la radio ed era rimasto impietrito.

La notte di La Spezia venne rischiarata dai fuochi accesi sulle colline che circondano il Golfo dei Poeti; con il passare delle ore si cominciarono a sentire colpi di pistola lanciarazzi e a vedere salire verso il cielo le loro scie luminose. Le esplosioni arrivavano da tutte le parti accompagnate da segni di giubilo dei militari in Arsenale e dei civili che, appena appresa la notizia dell'armistizio, festeggiavano l'avvenimento.

La guerra era finita? Borghese, superato il comprensibile momento difficile, telefonò immediatamente al duca Aimone di Savoia Aosta, il quale non credendo alla notizia rispose: «Ma le pare che possa essere stato proclamato un armistizio senza che io, che sono un ammiraglio, comandante di Generalmas, Altezza Reale e cugino del re non ne sia stato messo al corrente? È assurdo quello che lei mi dice».

Nel frattempo la torpediniera *Impavido* si era spostata a Lerici e aveva dato fondo nella baia, pronta a imbarcare il duca.

Longanesi Cattani chiese lumi al comando della X^a Flottiglia MAS da cui dipendeva e gli fu confer-

mato che nessun ordine ufficiale di cessazione delle ostilità era pervenuto.

Intanto si cominciavano a conoscere i contenuti dell'armistizio. Secondo le clausole armistiziali le navi italiane, con pennelli neri sull'albero dei segnali e cerchi neri dipinti sul ponte di prora in segno di resa, si sarebbero dovute trasferire a Malta in attesa di conoscere il proprio destino.

La situazione si era completamente capovolta. Fino a poche ore prima la flotta italiana si disponeva a uscire dal porto per contrastare gli anglo-americani nel previsto sbarco a Salerno.

Nemmeno il comandante della flotta italiana, ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, era stato messo al corrente degli sviluppi della situazione politica. Il segreto più ermetico, per volere del capo di Stato Maggiore, generale Vittorio Ambrosio, aveva avuto i suoi effetti. Ambrosio assicurava nel frattempo gli ammiragli di aver chiesto agli Alleati che la flotta italiana, per motivi tecnici, potesse trasferirsi a La Maddalena: in quella rada tutto era pronto per l'ormeggio delle navi e per l'arrivo del re.

L'ammiraglio Sansonetti, intanto, impartiva l'ordine di raggiungere i porti alleati, «essendo esclusi la consegna delle navi e l'abbassamento della bandiera». Per convincere amici e nemici trasmise l'ordine in chiaro, ordine che venne captato anche a bordo del *Murena*.

L'animazione degli equipaggi sulle navi a La Spezia raggiunse punte di tensione pericolose. Si restava in attesa di un ordine che non arrivava mai. La partenza della flotta veniva ancora rinviata.

Erano le 22. Il centralino telefonico del ministero

della Guerra era oberato di telefonate provenienti dai comandi che invocano istruzioni precise. La partenza della squadra, data per imminente nel corso della giornata, era stata rinviata più volte.

Il re aveva voluto l'armistizio? E l'armistizio voleva dire che la guerra era solo sospesa. Non finita. La tensione fra gli equipaggi era al massimo. Bergamini (anche lui aveva ascoltato per radio il proclama di Badoglio), riprese in mano la situazione. Agli ammiragli e ai comandanti delle navi, convocati a bordo del *Vittorio Veneto*, confermò le notizie che aveva sull'armistizio. Poi brevemente accennò ai suoi colloqui a Roma.

Alle 23 Generalmas riuscì a mettersi in contatto con Supermarina; l'ammiraglio di servizio Roselle con la massima serenità disse: «Confermo che siamo in stato di armistizio. Niente di nuovo».

Il comandante Longanesi Cattani si trovò in mezzo a una situazione paradossale ma terribilmente chiara: l'ordine era di partire per i porti alleati, essendo esclusi la «consegna delle navi e l'abbassamento della bandiera». Era difficile accettare che, dopo mesi di propaganda e di concioni, di combattimenti in mare intesi a portare gli uomini degli equipaggi alla condizione necessaria per accettare una prova suprema contro il nemico, essi d'un tratto mutassero radicalmente pensiero e fossero pronti a consegnarsi docilmente agli inglesi.

Scrivono il sergente elettricista del *Murena* Vittorio Lussignoli in una lettera inviata a Longanesi Cattani: «Le vostre ultime parole che ci avete rivolto in coperta del sommergibile *Murena* la sera dell'8 settembre 1943, sono rimaste incise nel mio cuore; le vostre lacrime che vi rigavano gli zigomi, mentre tutte le

batterie di La Spezia decantavano la fine della guerra, valsero ancor più a far conoscere l'uomo, il vero patriota, l'eroe delle infinite audacissime missioni di guerra subacquea delle tante guerre combattute. Da invidiare sono tutti i Vostri dipendenti i quali hanno la fortuna di essere comandati da un valente, da un vero uomo di fegato e con la testa a posto, e se la nostra Patria avesse avuto tutti i suoi comandanti dalle vostre invidiabili qualità, non si troverebbe in queste disperate condizioni».

Poi da parte del comandante Longanesi Cattani partì un ordine secco, preciso: «Mettere l'unità in condizione di prendere il mare per almeno quindici giorni. Guardia rinforzata. Imbarco durante la notte di siluri, viveri e munizioni».

La fine, la dignità e l'onore. La guerra per il controllo del Mediterraneo era finita

Alle ore 3 del 9 settembre 1943 la corazzata *Roma*, gioiello di alta tecnologia della Regia Marina, lasciò il porto assieme alla squadra navale dell'Alto Tirreno. Non inalberava i segni neri della resa. Per Bergamini si trattava di «obbedire al più amaro degli ordini».

Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel, che godeva di una profonda stima presso la Marina ed era considerato un «esempio del sentimento dell'onore militare» aveva fatto sapere attraverso De Courten che «la Marina deve eseguire gli ordini di Sua Maestà».

Fecia di Cossato che si trovava al largo della Corsica non ci pensò più di tanto. Ubbidì all'ordine del

re e cominciò la guerra contro i tedeschi affondando ciò che gli capitava a tiro con rabbia, disperazione e orgoglio.

La notte portò consigli diversi, lasciando che ognuno facesse i conti con la propria coscienza e con le voci che si rincorrevano.

Del re nessuna notizia.

Longanesi Cattani, che quella notte non aveva dormito, vide al mattino due ammiragli entrare, a Lerici, negli uffici della Generalmas per conferire con il duca Aimone D'Aosta, che aveva detto a Borghese la sera prima: «Io sono un principe di Casa Savoia, la mia posizione dinastica mi impone dei doveri che sono superiori a quelli militari. In caso di emergenza il mio dovere mi impone di stare di fianco al Sovrano».

Aimone era il terzo in linea di successione al trono dei Savoia e si imbarcò poco dopo sull'*Indomito*, anziché sull'*Impavido*, con l'ammiraglio di divisione Nomis di Pollone.

Fece rotta verso sud per raggiungere il re.

A Generalmas squillò il telefono per il comandante Longanesi Cattani: gli fu comunicato l'ordine dell'ammiraglio Maraghini di autoaffondare il *Murena* ormeggiato al porticciolo dei cantieri del Muggiano.

Con il concorso di Borghese ottenne la revoca dell'ordine: occorreva salvare il *Murena*, prezioso a prescindere; ma era tardi. In assenza del loro comandante, alcuni membri dell'equipaggio avevano mollato gli ormeggi e stavano cominciando ad aprire le valvole kingston per allagare lo scafo. Non ci fu più nulla da fare.

Scrivono Longanesi Cattani: «Appena chiarita te-

lefonicamente la nostra diversa situazione rispetto agli altri sommergibili gemelli, il comandante in capo dell'Alto Tirreno accettò la mia richiesta di annullare, per il *Murena*, il suo ordine di autoaffondamento, ed io diressi immediatamente con un velocissimo M.T.S., messomi a disposizione dal comandante della Decima Flottiglia MAS verso il mio battello, (che vedevo fermo, insieme ai due sommergibili gemelli *Grongo* e *Sparide* in prossimità della diga foranea), per comunicare l'annullamento dell'ordine di autoaffondamento e confermare gli ordini di approntamento all'uscita in mare aperto. Quando ero ormai a poche centinaia di metri dal mio sommergibile lo vidi immergersi scomparendo repentinamente dalla superficie».

Non ci fu più nulla da fare.

Il *Murena* si era autoaffondato assieme agli altri sommergibili e alle navi che erano rimaste a La Spezia in quel drammatico mattino del 9 settembre, su ordine dell'ammiraglio Maraghini. Portò con sé, nel fondo del Golfo dei Poeti, anche il direttore di macchina Marietti che aveva ubbidito a quell'ordine.

Per il capitano di corvetta Luigi Longanesi Cattani, esperto sommergibilista oceanico, galantuomo romagnolo, l'attacco a Gibilterra e a New York era finito davvero. Enzo Scardamaglia non partì per Algeiras. Restò con un biglietto aereo in mano.

Intanto un guardiamarina della X^a Flottiglia MAS aveva issato alla base del Muggiano la bandiera italiana senza lo stemma dei Savoia. Era la fine di un progetto, di un sogno e di un regno. Angelino però sarebbe restato monarchico per sempre.

Il comandante di Bagnacavallo aveva avuto un or-

dine preciso dall'ammiraglio Aimone di Savoia Aosta. Occorreva «salvare l'onore dei Savoia Aosta e, ove possibile, anche la vita».

A Firenze, la moglie di Aimone aspettava un bambino, il quarto in linea di successione di Casa Savoia. Era doveroso proteggerli assieme alla famiglia del fratello Amedeo, presente in città a Palazzo Pitti.

Il romagnolo Luigi Angelo Longanesi Cattani, capitano di corvetta della Regia Marina, si pose agli ordini delle Altezze Reali forte dell'altissimo prestigio di cui godeva presso i tedeschi e condivise volontariamente la loro sorte come aiutante di campo.

Alle 11.30 arrivò in chiaro a tutte le navi e a tutti i comandi della Marina il seguente messaggio di De Courten: «Marinai d'Italia, durante 40 mesi di durissima guerra avete tenuto testa alla più potente Marina del mondo, compiendo eroismi che rimarranno scritti a lettere d'oro nella nostra Storia ed affrontando sacrifici di sangue che vi hanno meritato l'ammirazione della Patria ed il rispetto del nemico. Avreste meritato di poter compiere il vostro dovere fino all'ultimo, combattendo ad armi pari le forze navali nemiche. Il Destino ha voluto diversamente: le gravi condizioni materiali nelle quali versa la Patria ci costringono a deporre le armi. È possibile che altri doveri ci siano riservati, imponendovi sacrifici morali, rispetto ai quali quello del sangue appare secondario. Occorre che voi dimostriate in questo momento che la saldezza del vostro animo è pari al vostro eroismo e che nulla vi sembra insopportabile quando i futuri destini della Patria sono in gioco. Sono certo che in ogni circostanza saprete essere all'altezza delle vostre tradizioni nell'assolvimento dei vo-

stri doveri. Potrete comunque guardare fieramente negli occhi gli avversari di quaranta mesi di lotta, perché il vostro passato di guerra ve ne dà pieno diritto».

Quattro ore dopo la corazzata *Roma* giaceva in fondo al mare con 1.351 uomini dell'equipaggio al largo del Golfo dell'Asinara, condannata da due bombe radiocomandate tedesche sganciate da 7.000 metri!

La guerra della Regia Marina contro i tedeschi era appena cominciata, nel momento in cui l'opera iniziata dai marinai inglesi dell'ammiraglio Nelson per il controllo del Mare Mediterraneo si era appena conclusa.

APPENDICE

LA FINE DEL REGIO SOMMERGIBILE *MURENA*

Qui di seguito riportiamo il testo inviato nel 1987 da Longanesi Cattani alla redazione di "Notiziario della Marina" in cui si precisano le dinamiche relative all'autoaffondamento del sommergibile *Murena*. La versione dell'ammiraglio Longanesi Cattani trova piena conferma nei documenti conservati presso l'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

«Gentile Direttore,
ho letto sul n. 8/9 (Agosto-Settembre 1987), del "Notiziario della Marina", alla pagina 171, una versione del tutto inesatta, della fine del regio sommergibile *Murena* di cui io ero il comandante.

L'inesattezza di tale versione è stata rilevata, oltre che da me, anche dal sommergibilista che diede diretta assistenza al capitano del Genio Navale Ma-

rietti (Capo Servizio Genio Navale del nostro battello) durante le operazioni di autoaffondamento dell'Unità, l'allora sergente mitragliere Italo Tarca, imbarcato con me prima sul *Da Vinci* e poi sul *Murena*, attualmente residente a Sondrio.

In effetti gli avvenimenti che portarono all'autoaffondamento del *Murena*, ed alla dolorosissima perdita del capitano Marietti, si svolsero in modo completamente diverso da come vengono riportati sul "Notiziario". Come si può rilevare nell'opera *Decima Flottiglia MAS* del comandante Junio Valerio Borghese (Garzanti 1965, Dodicesima edizione, pagine 349-350) il giorno 8 settembre 1943 il regio sommergibile *Murena*, al mio comando, era pronto per eseguire un attacco a Gibilterra, previsto per il 2 ottobre 1943. Preciso che il giorno 8 settembre 1943 facemmo con il *Murena* l'ultima uscita in mare, che concludeva la preparazione della suddetta operazione d'assalto, con risultati pienamente soddisfacenti sia nei riguardi del grado di addestramento raggiunto dal personale, che del funzionamento dei materiali.

Rientrammo alla nostra base presso la Decima Flottiglia MAS nella notte poiché avevamo concluso quest'ultima giornata di preparazione con un'esercitazione di tiro notturno che ci aveva impegnati in mare per le prime ore di oscurità dopo il tramonto.

Al nostro rientro ci colse del tutto impreparati ed increduli la notizia dell'armistizio trasmessa dall'emittente radiofonica civile. Tale notizia appariva del tutto inverosimile a noi che, proprio quel giorno, avevamo appena ultimato la preparazione di un'imminente azione di attacco particolarmente impegnativa.

Nell'incertezza della situazione decisi di approntare il battello per una missione prolungata, imbarcando siluri, munizioni, viveri, carburante, e di uscire appena possibile in mare aperto, ove avrei potuto prendere le migliori decisioni a ragion veduta, con le indispensabili garanzie di legittimità degli ordini ed in piena libertà.

Diedi quindi gli ordini conseguenti all'ufficiale in seconda ed al direttore di macchina che avevano entrambi condiviso, senza alcuna riserva, la linea di condotta da me adottata in quell'incerta situazione.

Nelle prime ore del mattino successivo, 9 settembre, mentre erano in corso le operazioni per l'approntamento del battello, d'accordo con il comandante della Decima Flottiglia MAS, C.F. Junio Valerio Borghese, dal quale dipendevo direttamente, mi recai a Lerici con l'intento di ottenere da Generalmas qualche chiarimento sulla situazione che a noi appariva tuttora incerta e confusa.

Al mio rientro alla Decima Flottiglia MAS, al Muggiano, ove avevo lasciato il mio sommergibile ormeggiato alla banchina, in fase di approntamento, fui informato dal comandante della flottiglia che, per ordine del comandante in capo dell'Alto Tirreno, il mio *Murena*, insieme ai sommergibili gemelli *Sparide* e *Grongo*, era stato inviato verso una zona interna alla diga foranea con l'ordine di autoaffondarsi. Operazione che veniva svolta sotto la direzione del maggiore del genio navale Sanna, capo dell'ufficio di sorveglianza della Marina presso i cantieri O.T.O. Melara.

Evidentemente, per le rigorose norme di assoluta riservatezza, sempre strettamente osservate anche

verso i Comandi del livello più elevato, nel caso di missioni di sommergibili trasportatori di mezzi d'assalto, al comandante in capo dell'Alto Tirreno, era stato deliberatamente celato che il *Murena* (a differenza del *Grongo* e dello *Sparide* tuttora in corso di allestimento) era già pronto ed addestrato per un'imminente missione di assalto. Ignorando la situazione, il comando in capo dell'Alto Tirreno aveva emanato un ordine di autoaffondamento unico per i tre battelli che gli risultavano tutti in corso di allestimento.

Appena chiarita telefonicamente la nostra diversa situazione rispetto agli altri due sommergibili gemelli, il comando in capo dell'Alto Tirreno accettò la mia richiesta di annullare, per il *Murena*, il suo ordine di autoaffondamento, ed io diressi immediatamente con un velocissimo M.T.S., messomi a disposizione dal comandante della Decima Flottiglia MAS, verso il mio battello (che vedevo fermo, insieme ai due sommergibili gemelli *Grongo* e *Sparide*, in prossimità della diga foranea), per comunicare l'annullamento dell'ordine di autoaffondamento e confermare gli ordini di aprontamento all'uscita in mare aperto.

Quando ero ormai a poche centinaia di metri dal mio sommergibile lo vidi immergersi scomparendo repentinamente dalla superficie.

Dal pontone che forniva la necessaria assistenza ai tre battelli per le operazioni di autoaffondamento, sul quale si trovava il sergente mitragliere Italo Tarca, mi fu comunicato che il capitano del genio navale Marietti, capo servizio G.N. del *Murena*, che stava eseguendo personalmente le operazioni di autoaffondamento del nostro battello, sotto la direzio-

ne del maggiore G.N. Sanna, era rimasto nell'interno del sommergibile affondato. Fu chiaro, in seguito, che la causa di tale imprevisto, repentino affondamento del *Murena*, era stata l'apertura degli imbarchi siluri predisposta dai siluristi in attesa dei siluri da imbarcare che l'ufficiale in seconda stava cercando di procurare in Arsenale, mentre il battello era ancora ormeggiato alla banchina.

Tali aperture degli imbarchi siluri erano sfuggite all'attenzione del personale che successivamente aveva compiuto i preparativi per l'autoaffondamento, perché erano nascoste dal pagliolato che era stato rimesso a posto per consentire il traffico degli altri materiali da imbarcare.

Con ogni probabilità, il capitano Marietti, per non essere travolto dall'ingente violento afflusso di acqua, che entrava nel battello in modo del tutto imprevisto dagli imbarchi siluri aperti, si era rifugiato nella camera motori, adiacente alla camera di manovra in cui si trovava, chiudendo dietro di sé la porta stagna. Da quel locale, infatti, il capitano Marietti continua lungamente ad indicare la sua presenza battendo colpi sullo scafo, colpi ai quali rispondevano, con colpi dall'esterno i migliori sommozzatori della Decima Flottiglia MAS, guidati dal T.V. Massano, prontamente accorsi su nostra urgente chiamata per procedere ai tentativi di salvataggio dello stesso capitano Marietti. Tentativi resi molto difficili dal fatto che la camera motori ove si era rifugiato il capitano Marietti non aveva garitte di fuoriuscita in corrispondenza della porta stagna che la divideva dalla camera di manovra, allagata su un fondale di 18 metri per cui, quando finalmente fu possibile ai sommozzatori aprire quella porta stagna, rag-

giungere il capitano Marietti e riportarlo alla superficie, questi era già senza vita ed a nulla valsero, purtroppo, i prolungati tentativi di rianimazione che il servizio sanitario della Decima Flottiglia MAS, accorso insieme ai sommozzatori, iniziò immediatamente.

Il sergente Italo Tarca ed io seguimmo dall'inizio tutti gli avvenimenti successivi all'affondamento del *Murena*: i tentativi di salvataggio, e quelli di rianimazione del mio sventurato Capo Servizio Genio Navale, al quale ero legato da profondo affetto, così come lo ero a ciascun uomo del nostro equipaggio.

L'equipaggio del *Murena* era composto esclusivamente da volontari, ed in larga misura da sommergibilisti che avevano operato con me per tutta la durata del conflitto, prima sul *Brin* (in Mediterraneo ed in Atlantico), subito dopo sul *Da Vinci* (in Atlantico) ed infine (dopo una breve parentesi in Mar Nero) si erano offerti per costituire l'equipaggio di un sommergibile destinato alle missioni con i mezzi d'assalto, del quale io ero il comandante designato.

Di questo nuovo battello curammo l'allestimento in tutti i dettagli, sulla base delle esperienze che avevamo maturato insieme in tre anni di operazioni di guerra sui diversi fronti; uno dei più valorosi era proprio il sergente mitragliere Italo Tarca (nella foto pubblicata sul "Notiziario" è il quarto da destra della prima fila in basso) intrepido combattente nelle azioni di fuoco in superficie che determinarono alcuni successi.

Più di ogni mia parola, l'espressione che si può cogliere sul volto di ciascuno, in questa foto scattata alla vigilia della nostra prima missione di assalto, esprime qual era lo spirito del nostro equipaggio composto di uomini animati dallo stesso ideale, ed

uniti tra loro assai più di quanto lo si possa essere in qualsiasi altra famiglia umana.

Essi non avrebbero mai tollerato che uno di loro venisse soppresso con la barbara azione ingiustamente attribuita ai tedeschi nella versione riportata sul "Notiziario". A differenza di quanto viene erroneamente asserito in tale versione, né prima, né durante le operazioni di autoaffondamento, né successivamente durante i tentativi di salvataggio e di rianimazione del capitano Marietti, prolungatisi complessivamente per alcune ore, si verificò mai alcun intervento, né si delineò alcuna minaccia di intervento, da parte dei tedeschi.

L'unico portello aperto, quello della torretta non fu mai chiuso, né dal maggiore G.N. Sanna, che dirigeva le operazioni di autoaffondamento, né dal sergente Tarca che dava diretta assistenza al capitano Marietti, mentre io stavo sopraggiungendo con un M.T.S., unità di un tipo di dotazione alla Decima Flottiglia MAS, di cui facevamo parte, ben noto a ciascuno di noi, sicuramente identificabile come Unità italiana dal personale che dirigeva o eseguiva le operazioni di autoaffondamento.

Ed infatti il Sergente Tarca mi ha recentemente confermato che non solo l'Unità con la quale io sopraggiungevo era stata da loro riconosciuta quale appartenente alla nostra flottiglia, ma che avevano notato la mia presenza a bordo.

Roma, ottobre 1987

Grazie per l'ospitalità.
LUIGI LONGANESI CATTANI

RINGRAZIAMENTI

Ringrazio tutti i soci dell'A.N.M.I. gli uomini in uniforme della Marina Militare e l'Ufficio Storico della Marina per la collaborazione che hanno offerto a questo lavoro e soprattutto esprimo gratitudine all'ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa per la presentazione, anche se le prime tre o quattro righe dedicate al sottoscritto – che apprezzo tantissimo – sarebbero da cassare. Desidero ringraziare inoltre i figli del comandante Luigi Angelo Longanesi Cattani, Francesco, Giulia e Roberto, nati anch'essi nel dopoguerra, per avermi permesso di accedere all'archivio di famiglia per documentare al meglio il mio racconto su quel periodo di vita in Atlantico del loro padre. Ho apprezzato tantissimo il silente e complice incoraggiamento avuto da un altro gentiluomo romagnolo anche lui cinquantenne. Mi riferisco ad Angelo Bartolotti, avvocato marinaio di Lugo che ha dato il via al libro il quale, attraverso l'A.N.M.I. ha sempre onorato il padre addetto alle mitragliere contraeree nella R.N. *Calliope*, destinata alla scorta dei

convogli di navi che, sfidando la Mediterranean Fleet con base a Malta, navigavano nelle terribili acque del Canale di Sicilia per portare viveri e munizioni all'Esercito Italiano in Libia. Su quella che è stata la ricerca sulla romagnolità di Longanesi Cattani mi ha illuminato Italo Graziani, raffinato agricoltore di Bagnacavallo della gens dei Zizarè che mi ha fatto conoscere e incontrare suo padre Ignazio, coltivatore diretto, confinante e confidente esperto del comandante quando, da ammiraglio, si è ritirato a fare l'agricoltore nella sua Bagnacavallo durante gli ultimi anni della propria vita. Con loro tiro in ballo un altro romagnolo, il caro amico Alessandro Ronconi, ammiraglio del genio navale in pensione, che ha cucito pazientemente una tela come faceva suo padre, abile sarto in Faenza, affinché accettassi di cimentarmi su questo lavoro assieme all'ammiraglio in ausiliaria Paolo Pagnottella, che da leale sommergibilista qual è stato mi rimbrota di averlo chiamato in causa solo a cose fatte. Ma è stato lui che qualche anno fa mi ha fatto conoscere, per la prima volta, l'universo dei sommergibilisti attraverso una sua preziosa conferenza tenuta alla sede A.N.M.I. di Lugo per me diventata una lezione sulla vita di mare a bordo dei sommergibili che non ho più dimenticato. Per quelle strane alchimie del destino mi sono trovato a raccontare la storia di un vero sommergibilista italiano nella terra di Romagna, fra Bagnacavallo, Porto Corsini e Marina di Ravenna. In quei luoghi a me cari tutto è cominciato davvero nel giugno del 2007 mentre camminavo sulla battigia a fianco della donna che amo, mia moglie Antonietta, allorquando un lettino da spiaggia, abbandonato e galleggiante fra le

onde, ha condotto il mio senso etico a recuperarlo e a consegnarlo allo stabilimento balneare che sta di fronte al luogo del ritrovamento. Con grande sorpresa ho letto A.N.M.I. sezione estiva di Ravenna dedicata a Luigi Angelo Longanesi Cattani. Ho subito chiesto ospitalità a quei marinai e ho scoperto che il loro presidente era Italo Caricato, anche lui ammiraglio in pensione e mio sodale nell'Assonautica Italiana. Incredibile, era destino! Mi ha accolto nella sede estiva dei Marinai d'Italia e fatto sentire uno di loro. Come a casa mia. E ho "lavorato" con la mente al libro guardando il mare Adriatico.

Mi sia infine consentito ringraziare il comandante di Marina Sergio Nesi, un galantuomo bolognese, scrittore e memoria storica della X^a MAS il quale nell'estate del 2008 aveva trasformato i propri figli in veloci staffette a cui affidare gli appunti destinati alla supervisione del racconto affinché mi giungessero in tempo dalla Sardegna dove si trovava in vacanza. Una sua lunghissima lettera che conserverò gelosamente chiude così: «Una domanda: perché ti sei fermato all'8 settembre, con Longanesi Cattani capitano di corvetta, quando diventa ammiraglio di Squadra?».

La storia di Luigi Angelo Longanesi Cattani non si conclude certo con questo racconto.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Almanacco Storico delle Navi Militari Italiane (1861-1975)*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1979.
- AA.VV., *Attività in Mar Nero e Lago Ladoga*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1972.
- AA.VV., *Dal Mediterraneo all'Atlantico*, Tormenia Editore, 1993.
- AA.VV., *La Resistenza Monarchica in Italia (1943 - 1945)*, Guida Editori, 1985.
- AA.VV., *Le Forze Armate nella Resistenza*, Istituto Storico della Resistenza Savona, Atti del Convegno, 2004.
- AA.VV., *Navi e marinai*, Compagnia Generale Editoriale, 1979.
- AA.VV., *Rapidi e invisibili*, Il Saggiatore, 2007.
- AA.VV., *Ricordati degli uomini in mare*, Itinera Progetti, 2005.
- AA.VV., *Storia delle Campagne Oceaniche della Marina Militare*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1960.

- Antonellini Mauro, *Salvat Ubi Lucit*, Casanova Editore, 2008.
- Bagnasco Erminio, *I sommergibili della seconda guerra mondiale*, Albertelli, 1973.
- Bargoni Franco, *Tutte le navi militari d'Italia*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987.
- Bernotti Romeo, *Storia della guerra sul Mediterraneo (1943 - 1945)*, Bianco, 1960.
- Bertoldi Silvio, *Aosta gli altri Savoia*, Rizzoli, 1987.
- Bertoldi Silvio, *Sangue sul mare*, Rizzoli, 2006.
- Bordogna Mario, *Junio Valerio Borghese e la X^a Flottiglia MAS*, Mursia, 1995.
- Borghese Junio Valerio, *Decima Flottiglia Mas*, Garzanti, 1954.
- Bradford Ernle, *Mediterranean. Portrait of a sea*, Penguin Books, 1971.
- Bragadin Marc'Antonio, *Il dramma della Marina Italiana*, Mondadori, 1968.
- Chevallard Carlo, *Diario 1942-1945, Cronache del tempo di Guerra*, Blu Edizioni, 2005.
- Churchill Winston, *La seconda guerra mondiale*, Mondadori, 1966.
- Cipolla Carlo Maria, *Vele e cannoni*, Il Mulino, 1999.
- Ciuni Roberto, *L'Italia di Badoglio*, Rizzoli, 1993.
- Costa Piergiorgio, *Bagnacavallo nella Storia. Potere senza Potenti*, Il Ponte Vecchio, 2006.
- De Courten Raffaele, *Memorie*, Ufficio Storico della Marina Militare, 1993.
- Di Capua Giovanni, *Il biennio cruciale (1943 - 1945)*, Rubettino Editore, 2005.
- Dönitz Karl, *Ten Years and Twenty Days*, Greenhill Books, 1990.

- Elliot Peter, *The Cross and the Ensign*, Harper-Collins, 1994.
- Filippi Daniele, *Giuseppe Bartolotti il percorso di una vita*, Edit, 2004.
- Fiornai Flavio, *Storia Illustrata della Seconda guerra mondiale*, Giunti, 2000.
- Freund René, *La magia e la svastica*, Lindau Editore, 2006.
- Ghetti Walter, *Storia della Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, De Vecchi Editore, 1974.
- Giorgerini Giorgio, *Attacco dal mare*, Mondadori, 2007.
- Giorgerini Giorgio, *Da Matapan al Golfo Persico*, Mondadori, 2003.
- Giorgerini Giorgio, *La guerra italiana sul mare*, Mondadori, 2001.
- Giorgerini Giorgio, *Uomini sul fondo*, Mondadori, 2008.
- Grandi Dino, *Il mio Paese. Ricordi autobiografici*, Il Mulino, 1985.
- Gurioli Enrico, *Vespucci la nave più bella del mondo*, De Agostini, 2006.
- Heeres Jacques, *I Barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Salerno Editrice, 1989.
- Iachino Angelo, *Il tramonto di una grande Marina*, Mondadori, 1959.
- Manuele Pierangelo, *Piemonte sul mare*, L'Arciere, 1997.
- Martinelli Franco, *Breve sogno*, Liguori Editore, 2005.
- Mercieca Simon, *Mediterranean Seascapes*, Malta University, 2004.
- Montanelli Indro, *L'Italia in Camicia Nera*, Rizzoli, 1977.

- Navone Mauro, *Andrea Doria ed Emanuele Filiberto di Savoia*, Se Book, 2005.
- Nesi Sergio, *Decima Flottiglia nostra...*, Lo Scarabeo, 2008.
- Nesi Sergio, *Rivisitando storie già note di una nota flottiglia*, Lo Scarabeo, 2000.
- Rocco Giuseppe, *L'organizzazione militare della R.S.I.*, Greco&Greco Editori, 1998.
- Rastelli Achille, *Carlo Fecia di Cossato*, Mursia, 2001.
- Santini Aldo, *Livorno Ammiraglia*, Belforte Editore, 1981.
- Trizzano Antonino, *Settembre nero*, Longanesi&C, 1968.
- Trojani Felice, *La coda di Minosse*, Mursia, 2007.
- Zacharias Elias M., *Secret Mission: the Story of an Intelligence Officer*, Paperbook, 2003.

INDICE

<i>Presentazione</i>	5
<i>Prefazioni</i>	9
L'ammiraglio «von Kiorben», 9. Il nostro ammiraglio, 12.	
<i>Introduzione</i>	15
Capitolo Primo	
La Rocca di Gibilterra e i suoi cannoni di guardia alle navi.....	25
Capitolo Secondo	
La Romandiola: terra di contadini marinai	32
Capitolo Terzo	
Lo «squisito gentiluomo» della Regia Marina.....	43
Capitolo Quarto	
La Flottiglia MAS e il passaggio dello Stretto di Gibilterra	52

Capitolo Quinto	
Il Patto d'Acciaio e la Battaglia dell'Atlantico	65
Capitolo Sesto	
La prima volta in guerra con un sommergibile nello Stretto di Gibilterra.....	76
Capitolo Settimo	
Il cappellano militare di Betasom, padre Messori Roncaglia.....	98
Capitolo Ottavo	
«Sei uomini in una notte hanno cambiato la faccia della guerra».....	107
Capitolo Nono	
L'entrata in guerra degli Stati Uniti a fianco della Royal Navy in Atlantico	115
Capitolo Decimo	
Lo studio e la preparazione per l'attacco a New York.....	145
Capitolo Undicesimo	
Il successo delle azioni combinate fra sommergibili, MAS e aerei	151
Capitolo Dodicesimo	
Un aereo e un sommergibile per l'attacco a New York.....	156
Capitolo Tredicesimo	
Sommergibilisti in oceani: marinai degli abissi ..	161

Capitolo Quattordicesimo

Il primo Natale a casa in un clima di guerra che sta cambiando	173
---	-----

Appendice

La fine del regio sommergibile <i>Murena</i>	221
--	-----

<i>Ringraziamenti</i>	229
-----------------------------	-----

<i>Bibliografia</i>	233
---------------------------	-----